



Réglementation et répartition du trafic en transports terrestres de marchandises

Christian Ambrosini, Patrick Moreau, Joseph Pihi

► To cite this version:

Christian Ambrosini, Patrick Moreau, Joseph Pihi. Réglementation et répartition du trafic en transports terrestres de marchandises. 1985. halshs-00602034

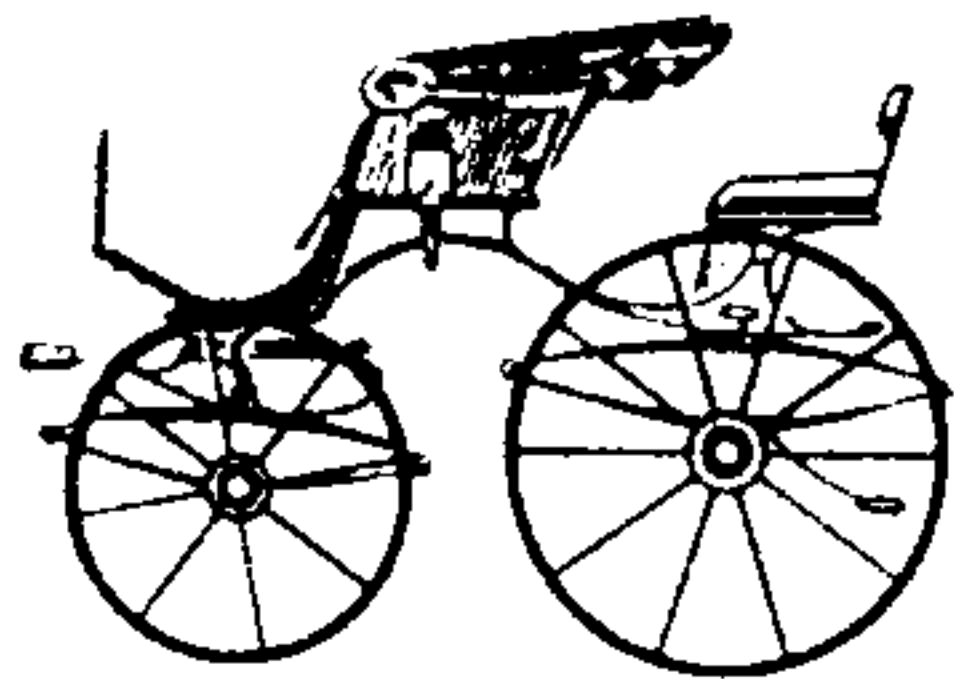
HAL Id: halshs-00602034

<https://shs.hal.science/halshs-00602034>

Submitted on 21 Jun 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



REGLEMENTATION ET REPARTITION DU TRAFIC
EN TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

DOCUMENT FINAL

DECEMBRE 1985

Christian AMBROSINI
Patrick MOREAU
Joseph PIHI

SOMMAIRE.

INTRODUCTION.

1. Position du problème: influence de la réglementation sur le choix du mode de transport terrestre en trafic communautaire.

- 11. La réglementation...
- 12. ... du transport...
- 13. ... de marchandises...
- 14. ... dans l'espace communautaire...
- 15. ... appliquée aux modes terrestres.

2. Plan de l'étude.

Ière PARTIE: 35 ANS DE TRANSPORTS TERRESTRES EN FRANCE: UN BILAN.

1. Problèmes méthodologiques.

- 11. Appréhension difficile de l'influence réglementaire.
- 12. La qualité de l'information.
- 13. Les études déjà réalisées.

2. L'approche retenue: une triple lecture statistique.

- 21. Les périodes réglementaires.
- 22. Les phases de transition
- 23. Les étapes économiques.

3. Bilan.

- 31. Apports et lacunes de l'approche statistique.
- 32. Vers une nouvelle méthodologie.

IIème PARTIE: A LA RECHERCHE DES FACTEURS DYNAMISANTS.

1. Le champ de l'analyse: quelques précisions.

- 11. L'interaction réglementation - choix du mode.
- 12. La liaison national - international.
- 13. La prospective.

2. Les enquêtes.

- 21. La méthode: trame générale.
- 22. Les enquêtes par entretiens.
- 23. La mise en oeuvre des enquêtes.

3. Du comportement type au modèle de comportement.

4. Les modèles de comportement Transporteurs.

- 41. Une typologie initiale inadéquate.
- 42. L'enseignement des enquêtes - nouvelle typologie.

5. Les modèles de comportement Chargeurs.

- 51. Réflexions méthodologiques.
- 52. L'enseignement des enquêtes.

6. La concurrence Transporteurs-Chargeurs.

IIIème PARTIE: SCENARIOS ET MISE EN OEUVRE DES MODELES DE COMPORTEMENTS.

1. Présentation et justification des scénarios retenus.

2. La mise en oeuvre.

- 21. Fil de l'eau économique - Fil de l'eau réglementaire.
- 22. Fil de l'eau économique - Libéralisation réglementaire.
- 23. Fil de l'eau économique - Refonte réglementaire.
- 24. Aggravation de la crise - Fil de l'eau réglementaire.
- 25. Aggravation de la crise - Libéralisation réglementaire.
- 26. Aggravation de la crise - Refonte réglementaire.
- 27. Reprise économique - Fil de l'eau réglementaire.
- 28. Reprise économique - Libéralisation réglementaire.
- 29. Reprise économique - Refonte réglementaire.

3. Scénarios contrastés pour une prospective modale et internationale.

- 31. Déstructuration libérale.
- 32. Restructuration réglementaire.
- 33. La reprise paradoxale.

CONCLUSIONS GENERALES.

1. La problématique.

2. Les résultats.

INTRODUCTION.

1. POSITION DU PROBLEME : INFLUENCE DE LA REGLEMENTATION SUR LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT TERRESTRE EN TRAFIC COMMUNAUTAIRE.

11. La réglementation...

Si la Communauté Economique Européenne a été amenée à se préoccuper de cette question, c'est qu'elle a pris conscience de l'écart existant entre les principes de la réglementation en vigueur et leur mise en oeuvre effective. Le contexte de crise économique qui perdure n'est pas sans incidence sur l'actualité de la question. Il rend la recherche de solutions d'autant plus urgente. Par ailleurs, le contexte général de libéralisation à l'échelle de la CEE fait apparaître le bien-fondé de cette remise en cause.

Force nous est de constater, en première approche, que peu d'études sont éclairantes en la matière. Il existe en effet soit des travaux descriptifs trop ponctuels, soit des analyses théoriques trop générales.

Face à cette réalité, notre approche tentera de satisfaire à deux exigences. La première consiste à répondre de manière pertinente à la question posée. La seconde s'attache à définir les bases d'une méthodologie capable de mieux cerner le champ de l'étude et partant, d'apporter des éléments de réponse mieux adaptés.

12. ... du transport...

L'histoire du transport moderne exprime, à toutes les périodes, l'ambivalence d'un secteur tiraillé entre deux logiques non exclusives: une logique d'économie privée dominante mais contrôlée et une logique d'économie publique assouplie. Cette caractéristique conduit à une remise en question périodique des orientations retenues.

Dans le même temps, il s'avère pratiquement impossible de prendre des décisions cohérentes et économiquement rationnelles si l'on tente d'ignorer intégralement l'une des approches au profit de l'autre. C'est pourquoi le ralliement à la tendance de libéralisation qu'on observe aujourd'hui est tempéré par la présence de facteurs qu'on ne peut expliquer correctement par cette seule logique.

Nous garderons présent à l'esprit cette remarque fondamentale pour notre analyse et pour la mise en oeuvre de scénarios définis plus loin.

13. ... de marchandises...

La liaison privilégiée du transport de marchandises avec la sphère de la production (plus que le transport de personnes) caractérise une sensibilité particulière de ce secteur aux variations de l'activité économique générale. D'où le danger de toute réglementation qui ne tiendrait pas suffisamment compte de cette réalité.

Une vision claire de l'évolution du système productif, contraint par la crise à de profondes mutations, constitue une condition nécessaire à l'élaboration d'un cadre réglementaire en rapport avec la situation économique.

14. ... dans l'espace communautaire...

Toute réglementation se doit d'afficher clairement les fondements qui la sous-tendent. Ce point est d'autant plus crucial que la Commission ne semble pas avoir assez précisé l'intérêt collectif d'un tel projet.

En conséquence, les intérêts nationaux, ne se trouvant pas motivés, le cadre réglementaire élaboré risque d'être sans objet, car non crédible.

15. ...appliquée aux modes terrestres.

La perspective de l'étude a été limitée par la Commission aux trois modes de transports terrestres traditionnels: la route, le rail, la voie d'eau. Toutefois, elle néglige trois autres modes: les conduites, l'aérien et le maritime.

Sans doute aurait-il été souhaitable de les conserver dans le cadre d'une réflexion globale nécessaire à la cohérence et à l'efficacité d'une réglementation communautaire.

Au niveau des trois modes retenus, une difficulté importante subsiste. Pour des raisons géographiques et historiques, la répartition modale est sensiblement différente suivant les pays. L'élaboration d'une réglementation commune est d'autant moins aisée que cette répartition traduit des potentialités et des rôles divers.

Dans la mesure où le travail est réparti entre trois organismes de recherche de nationalités différentes, chacun d'eux est mieux à même d'étayer sa réflexion en prenant en considération les conditions objectives de son propre pays. Pour ce qui nous concerne, l'accent sera donc plutôt mis sur les modes de transports routier et ferroviaire.

2. PLAN DE L'ETUDE.

La réponse que nous avons apportée à l'appel d'offre lancé par la Commission Transport des Communautés Européennes présentait un certain nombre de points caractéristiques. Il nous paraît utile de les rappeler ici en quelques lignes.

Une première phase rapide consiste, d'une part en une recension d'études déjà réalisées en matière de répartition intermodale et d'autre part, en une mise au point des outils d'enquêtes et d'analyse mis en oeuvre dans un second temps.

La deuxième phase repose sur une méthodologie d'évaluation prospective mise au point et éprouvée dans le cadre d'un contrat du programme FAST de la Commission des Communautés Européennes.

Trois points forts sont à considérer :

a) L'élaboration de scénarios contrastés à partir d'hypothèses faites sur l'environnement réglementaire et selon le contexte socio-économique.

b) Le repérage de comportements types définis pour chacun des principaux acteurs du marché des transports de marchandises. Ces comportements sont marqués par une certaine rationalité économique liée à un choix stratégique et constituent par ailleurs une représentation simplifiée de la réalité. Dans cette mesure, nous utilisons le concept de modèle de comportement. Ces comportements sont appréhendés au moyen d'enquêtes par entretiens semi-directifs.

c) L'évaluation prospective est perçue lors de la mise en oeuvre, dans chaque hypothèse scénariale, des modèles de comportement. Elle permet d'envisager les conséquences d'évolutions conjoncturelles réglementaires sur la mutation du secteur des transports de marchandises.

Les approches envisagées par les deux autres participants à l'étude sont, de fait, assez différentes de la nôtre. Par ailleurs, un certain nombre de remarques ont été formulées lors de réunions de travail communautaires. Dans un souci d'harmonisa-

tion, nous nous sommes attachés à prendre en compte ces éléments. Cela nous a amené à présenter les résultats de notre analyse de manière un peu modifiée sans qu'il nous soit apparu nécessaire de remettre en cause notre démarche.

Une première partie de l'étude est consacrée à la lecture et à l'interprétation des données issues des statistiques existantes.

Nous constatons les insuffisances de cette approche. Cela nous amène à la compléter, dans une deuxième partie, par des enquêtes qualitatives approfondies.

Leur exploitation montre clairement le besoin de reconsidérer la question initiale dans sa formulation. Les enjeux réels, et donc une réponse opérationnelle, se situent en effet à un niveau différent de celui que semble induire la question telle qu'elle nous a été posée.

Ière PARTIE: 35 ANS DE TRANSPORTS TERRESTRES EN FRANCE: UN BILAN.

Un regard sur l'évolution des transports terrestres français de marchandises est indispensable pour tenter de répondre à la question centrale que s'est posée la Commission Transport de la C.E.E., à savoir quel est l'impact de la réglementation sur le secteur des transports.

La réponse à cette question n'est pas sans poser de problème et son contenu dépend, bien évidemment, de la méthodologie adoptée. Cette dernière est fonction de plusieurs données, parmi lesquelles le contexte socio-économique et la performance des outils d'analyse nous paraissent les plus importantes.

Dans ce cadre, rappelons que la Commission a exprimé une préférence pour une approche fondée au premier abord sur une analyse de statistiques relatives à l'activité des transports, et sur une recension des études en matière réglementaire. On est en devoir de se demander si cette méthode est à la mesure des ambitions, c'est-à-dire si elle est pertinente pour saisir l'impact de la réglementation des transports depuis l'après-guerre.

Pour répondre à cette préoccupation, il nous semble nécessaire, dans un premier temps, d'évoquer quelques problèmes que pose cette méthodologie et ensuite de commenter les investigations déjà faites sur le sujet. Après quoi, nous examinerons l'évolution des transports terrestres de marchandises, essentiellement à travers celle des trafics.

1. PROBLEMES METHODOLOGIQUES.

L'appréhension des effets de la réglementation par le moyen d'une étude des statistiques de transports soulève des questions de méthodes qui constituent autant d'obstacles à une bonne compréhension du phénomène étudié. Il faut ajouter à cela le problème de la qualité de l'information disponible.

11. Appréhension difficile de l'influence réglementaire.

Déterminer la portée de la réglementation suppose que l'on puisse isoler les conséquences de cette dernière sur le marché des transports. Cela pose le problème de la délimitation des effets de cette réglementation dans le temps et dans l'espace sur les activités concernées. Nous nous heurtons alors à deux sortes de difficultés:

a) Nous savons que l'évolution du marché des transports est liée à plusieurs déterminants parmi lesquels les mesures réglementaires ne sont qu'une donnée parmi d'autres. Elles ne servent souvent qu'à réguler le fonctionnement du système de transport, surtout dans le contexte d'une économie de marché.

Certes, une réglementation rigide ou caduque peut constituer un frein à l'expansion de l'activité des transports. Cependant le dynamisme de cette dernière dépend, en premier lieu, de celui de l'activité économique générale et des comportements des différents acteurs du secteur transport.

Pour illustrer cette remarque, on peut considérer les années 1979 et 1980 qui sont marquées par d'importants assouplissements en matière de réglementation française dans les transports routiers de marchandises. Mais on sait par ailleurs que 1980 est l'année du second choc pétrolier. Par conséquent, il est très difficile de déceler et de dissocier les effets réglementaires des effets purement économiques.

b) Le temps qui s'écoule entre l'application de deux mesures réglementaires distinctes, quelquefois divergentes quant au but poursuivi, est souvent, dans le cas français, relativement court. Il devient alors peu évident de repérer les effets de chaque mesure ou de les discerner correctement.

Pour éclairer ce point, nous pouvons nous référer aux années 1961 (mise en oeuvre de la TRO) et 1963 (banalisation des licences). La première mesure est plutôt restrictive alors que la seconde peut être interprétée comme étant plus souple. Le laps de temps écoulé entre ces deux mesures successives ne permet pas de dissocier fondamentalement leurs effets.

Envisager d'élucider les retombées de la réglementation à partir d'une simple lecture de données statistiques pose de sérieux problèmes d'interprétation et d'objectivité. Il convient alors d'être prudent dans l'explication des faits observés et de ne pas établir trop hâtivement une relation de cause à effet directe entre ceux-ci et les mesures réglementaires.

Une réponse pertinente à la question posée suppose une bonne qualité de l'information statistique, ce dont nous allons débattre maintenant.

12. La qualité de l'information.

Ce point nous donne l'occasion d'examiner le degré de validité de l'information statistique sur les transports terrestres de marchandises en France.

Sans aller au fond des problèmes qu'elle soulève, nous nous limitons à trois remarques principales :

a) En premier lieu, force est de constater que les statistiques de transport disponibles sont produites dans un cadre conceptuel qui est très éloigné des préoccupations qui ont conduit à cette étude. Les données fournies sont souvent trop globales pour nous être d'une grande utilité dans cette investigation. La plupart d'entre elles portent en effet sur les trafics modaux, sur la place de la branche transport dans l'économie nationale ou sur des prévisions globales.

b) On peut déceler des insuffisances notables du point de vue quantitatif. Les statistiques ont longtemps sous-estimé l'activité du transport routier. Ainsi, on dispose de très peu de renseignements sur l'activité, en France, des transporteurs routiers étrangers. Il en est de même pour le transit routier dans l'hexagone.

Il n'est pas toujours possible de disposer d'informations modales anciennes qui permettraient, le cas échéant, une analyse plus cohérente. Le cas de la route illustre parfaitement cette remarque. Nous savons que le trafic routier a toujours été connu par sondages. Avant 1952, ces derniers étaient effectués sur le seul réseau des routes nationales. A cette date, une enquête sur les transports routiers de marchandises est mise en place. Toutefois, entre 1954 et 1962, cette enquête annuelle porte seulement sur le trafic réalisé durant une semaine du mois de juin.

Les résultats annuels étaient obtenus par redressement des données, à l'aide de coefficients, établis à partir de l'activité de la SNCF. Depuis 1963, l'enquête est étalée sur toute l'année et ses procédures s'améliorent progressivement. On note un changement important en 1974 : la comptabilisation des trafics ne concerne plus que les véhicules de plus de trois tonnes de charge utile, contre une tonne auparavant.

On comprend bien pourquoi, dès lors, l'analyse est malaisée car il est impossible de constituer une longue série cohérente et homogène de données statistiques sur la période d'étude envisagée.

c) Ces manquements rendent la qualité des informations statistiques sujette à caution. Hormis les problèmes de ruptures de séries chronologiques que nous venons d'évoquer dans le cas de la route, on observe un manque d'homogénéité des données fournies par des sources d'information différentes.

Il est bien connu, en effet, que les données SITRAM sont sous-estimées de 15 à 18% par rapport à celles de l'INSEE ou des Douanes. Ainsi, la méthodologie recommandée par la Commission ne paraît pas heuristique, eu égard aux lacunes et insuffisances de la collecte des données.

Au mieux, nous ne pouvons qu'émettre l'hypothèse d'une contribution probable de la réglementation à l'explication des phénomènes observés. On peut penser qu'une recension des études déjà réalisées en France en la matière serait de nature à combler ces lacunes. Dans le point suivant nous allons évoquer brièvement les raisons pour lesquelles il n'en est malheureusement rien.

13. Les études déjà réalisées.

La recherche bibliographique entreprise dans la première phase de l'étude a confirmé qu'il n'existait pas en France de document de référence sur l'évaluation des mesures réglementaires quant à la répartition modale, en particulier en transport international.

On dispose simplement de travaux qui, soit s'intéressent directement aux liens entre la répartition modale et la conjoncture économique, soit présentent, en les justifiant ou en les critiquant, les mesures réglementaires adoptées au cours de l'histoire du transport de marchandises.

Dans le premier cas l'intention est d'ordre prévisionnel. Cependant les méthodes utilisées, comme nous avons déjà eu l'occasion de le signaler dans le document de la phase I figurant en annexe I p.154, renvoient davantage à des analyses de régression qu'à d'éventuels objectifs de modélisation.

Dans le second cas, la plupart des documents livrent le contenu des mesures évoquées et se contentent de mettre en évidence les logiques qui leur sont sous-jacentes. Il n'est jamais procédé à un bilan détaillé des principales variables économiques impliquées par les modifications réglementaires.

Cette carence peut s'expliquer pour les raisons déjà évoquées précédemment, à savoir les multiples modifications ponctuelles de la réglementation et l'absence de moyens fiables d'identification de leurs impacts.

Une autre raison doit cependant être avancée: le consensus longtemps partagé en France sur l'intérêt de réglementer la concurrence modale dans le secteur des transports de marchandises. Il aura fallu la crise et l'existence d'expériences étrangères pour que le thème devienne d'actualité et bouscule certains préjugés.

Ces remarques montrent à l'évidence qu'il n'est pas possible de s'appuyer directement sur des travaux existants pour traiter de l'objet qui nous préoccupe dans cette partie. Cela ne signifie pas pour autant que rien de ce qui a été produit ne soit exploitable.

Nous avons consulté avec profit quelques documents, de nature statistique, tels ceux du SAEP (*) et celui du LEPUR (**) qui procèdent à des présentations de l'évolution des modes de transport de marchandises sur la base de découpages systématiques ou plus ou moins imposés par les bases de données utilisées.

2. L'APPROCHE RETENUE: UNE TRIPLE LECTURE STATISTIQUE.

Nous avons soumis les données dont nous disposons à trois éclairages successifs différents.

Dans la mesure où la question posée fait explicitement référence à des préoccupations réglementaires, nous avons effectué des découpages temporels dans nos séries, selon les dates importantes qui jalonnent l'histoire des transports de marchandises en France depuis 1949. Nous renvoyons le lecteur au document de la Phase I, reproduit en annexe I p.154, pour une présentation détaillée des principales mesures prises en la matière.

Ce premier volet d'analyse permet de discerner des tendances lourdes quant à l'évolution de la répartition modale du trafic terrestre. Dans un deuxième temps, nous tentons de préciser l'impact de la réglementation en focalisant notre attention sur les dates réglementaires principales.

Une troisième approche vient nécessairement compléter les deux précédentes. Elle consiste en une lecture économique des statistiques, tant il est vrai que l'évolution du marché des transports n'est pas le produit des seules mesures réglementaires prises pour le réguler.

21. Les périodes réglementaires.

Pour saisir correctement le cas français, il est intéressant d'envisager la période 1949-1984, qu'il apparaît pertinent de découper en quatre sous-périodes:

-
- (*) "Les transports de 1972 à 1982", H.CHRAYE, C.HARCOUET; SAEP, août 1983, pp17-23 et pp27-29.
 "Modèles macro-économiques sectoriels de transports de marchandises", C.REYNAUD; SAEP, Communication au PTRC, juillet 1981, p32.
- (**) "Saisie statistique et analyse économétrique des fluctuations du transport de marchandises", D.CORNUEL, Y.GORRICHON, Laboratoire d'Economie Publique et Régionale, février 1979, p121.

-1949-1961, caractérisée par une absence de modifications profondes des principes réglementaires édictés en 1949.

-1962-1970, marquée par un renforcement initial de certaines mesures.

-1971-1978, qui tend vers un assouplissement progressif des règlements.

-1979-1984, représentée par la seule véritable expérience de libéralisation qu'ait connue la France sur l'ensemble de la période d'étude.

Nous allons aborder successivement ces différentes phases selon la répartition modale des trafics en tonnes et en tonnes-kilomètres.

211. La période 1949-1961.

Les données homogènes dont nous disposons ne couvrent que les huit dernières années, soit les 2/3 de la période considérée. Elles permettent cependant d'effectuer un constat et donc un premier bilan de l'évolution des modes terrestres en période de croissance économique et d'encadrement du secteur routier public. Il faut rappeler que, hormis la définition des zones de camionnage en 1954, aucun décret réglementaire important n'est pris pendant toute cette période.

2111. Répartition des tonnages.

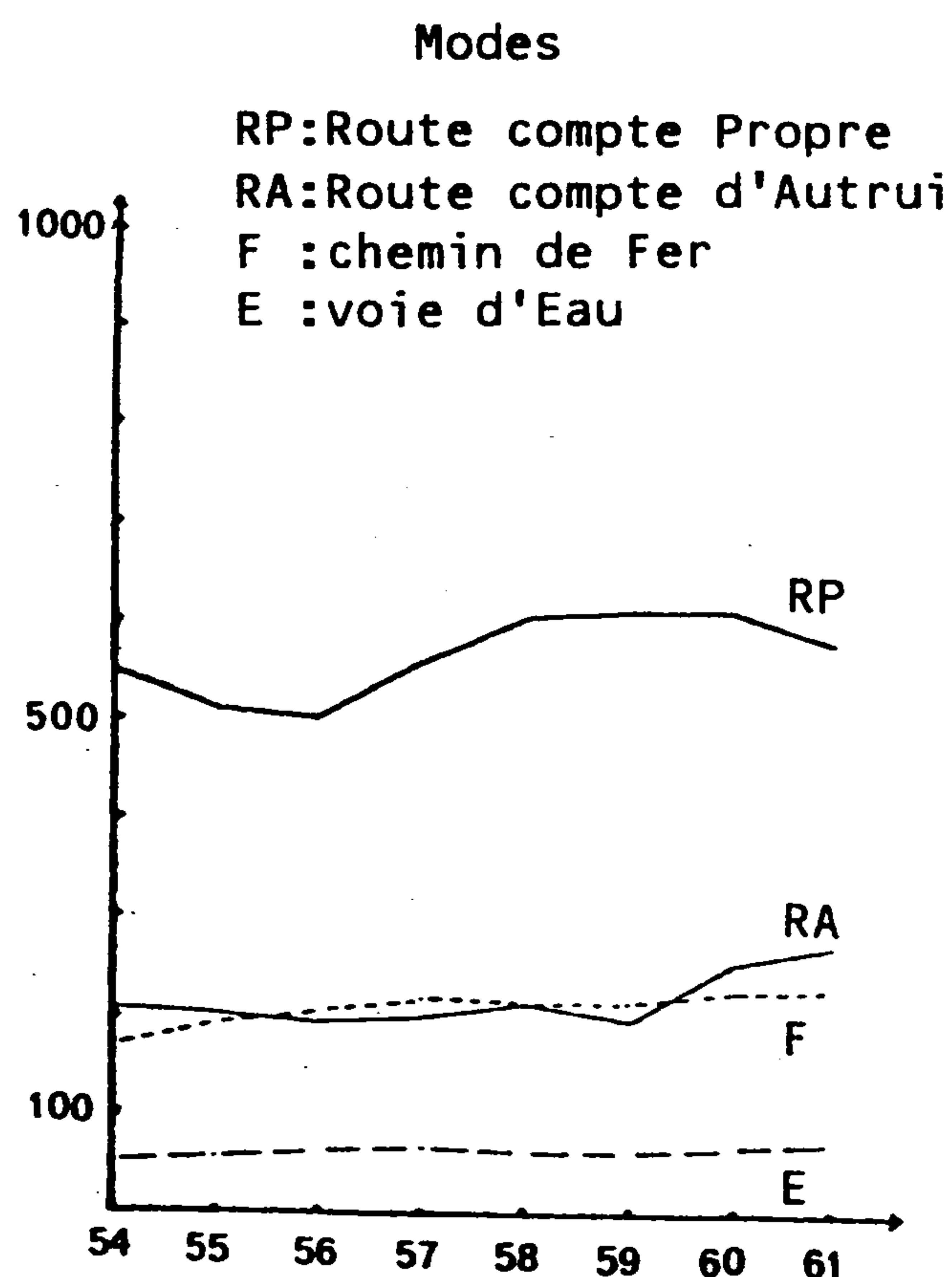
Les données utilisées portent sur tous les flux de marchandises, nationaux comme internationaux, avec pour la route une prise en compte des véhicules de plus d'une tonne de charge utile.

Dans ces conditions, on constate que le régime du Compte Propre (CP) est globalement dominant. Sa part ne descend jamais au-dessous de 50% du trafic.

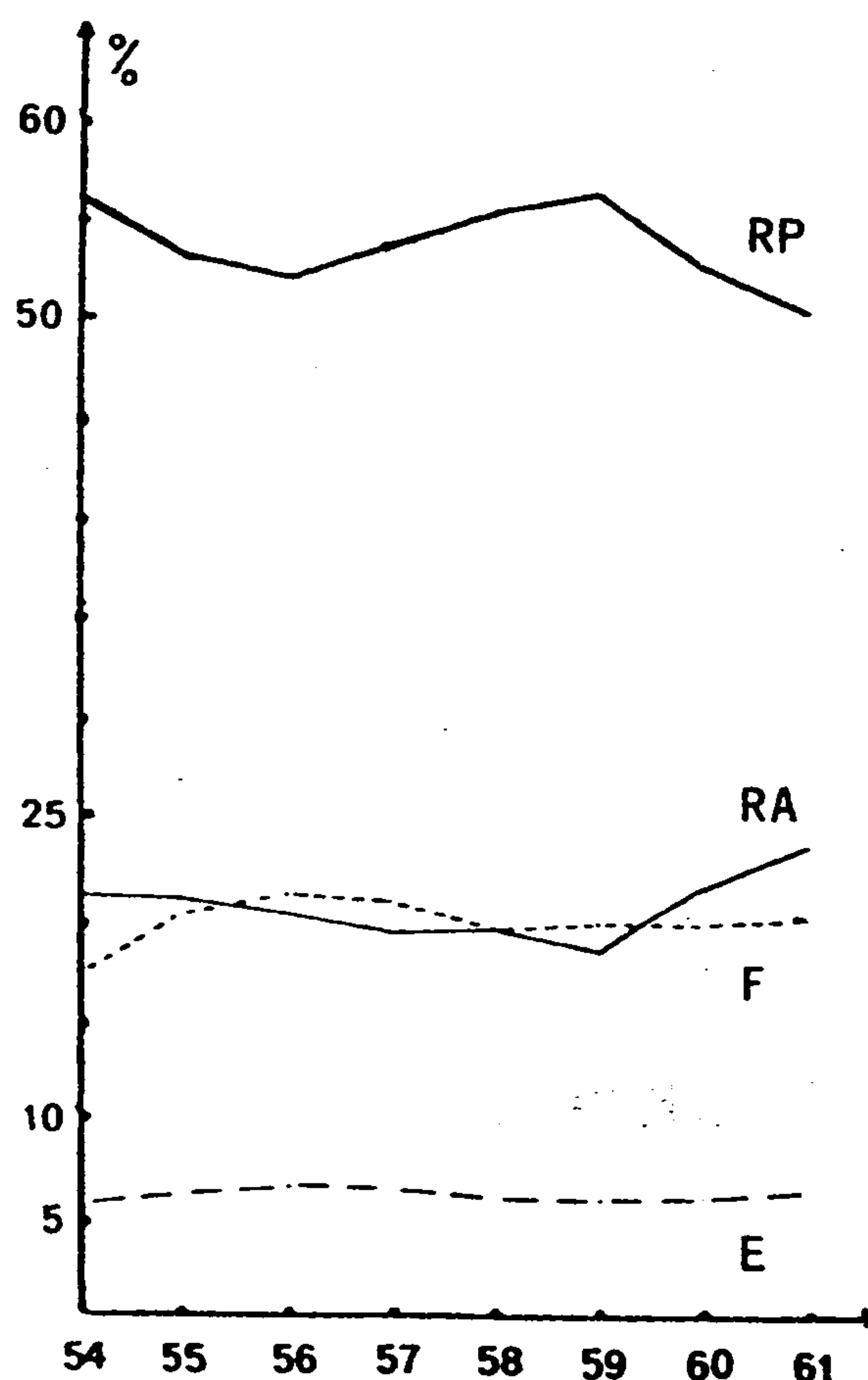
Les deux schémas qui suivent permettent de comprendre pourquoi la concurrence entre les modes est essentiellement abordée à travers les deux régimes du transport public routier et du transport ferroviaire: leur part est comparable. Sur la période ils transportent chacun, en moyenne, un volume 2,6 fois moins important que celui du compte propre.

La voie navigable se trouve déjà largement en dernière position avec un faible volume de trafic (neuf fois inférieur à celui du compte propre) et donc une faible part des tonnages transportés (jamais supérieure à 7%).

S11 Volumes transportés
(Tonnes: Millions)



S12 Répartition modale
(Tonnes: %)



Plusieurs remarques importantes méritent d'être faites à propos des évolutions sur la période.

Tous modes considérés, la progression a été de 18,9%, soit un taux annuel moyen de 2,5%. Quels modes ont tiré profit de cette croissance ?

Pour être à la fois synthétique et précis, il semble astucieux de répondre à cette question par la forme négative, c'est-à-dire en signalant les régimes qui ont moins bénéficié d'un tel développement. A ce petit jeu, seul le compte propre apparaît réellement perdant. En effet avec un taux de croissance annuel moyen de 1% seulement, il arrive loin derrière ceux que connaissent les autres modes, et qui dépassent tous 4%.

Il faut toutefois signaler qu'au cours de la période le pourcentage du compte propre varie fortement, comparativement à ceux des autres modes. Il diminue de 4 points entre 1954 et 1956 pour remonter ensuite progressivement et atteindre en 1959 sa valeur initiale, soit 56,4%. Il connaît à nouveau une forte régression, de presque 6 points sur les 2 dernières années pour atteindre finalement sa valeur la plus basse de la période.

Cette dernière diminution est à rapprocher de la très forte augmentation que connaît le transport routier pour Compte d'Autrui (CA) en 1960 (28,4%) et en 1961 (8,3%). Comme au même instant on ne constate pas de diminution, à la fois en part et en

volume, du fer et de la voie d'eau, l'hypothèse d'une "substitution" du compte d'autrui au compte propre est séduisante. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette hypothèse qui pose des problèmes de validation scientifique, du moins dans une formulation aussi simpliste.

La forte croissance du transport routier public, entre 1959 et 1961, permet à celui-ci de reprendre la seconde place qu'il occupait en 1954 et que la SNCF avait réussi à lui ravir entre-temps.

Cette croissance de "dernière minute" ne doit toutefois pas masquer le fait que globalement c'est le mode ferroviaire qui obtient, avec 4,5% , le meilleur taux moyen annuel de progression sur toute la période. Il devance de très peu la voie d'eau dont le taux atteint 4,3% . Tous deux bénéficient d'une progression régulière qu'on pourrait qualifier "d'inertique".

Bien qu'ayant un taux de progression global comparable de 4,2%, le transport routier public connaît un développement plus heurté.

Au vu des seules évolutions des tonnages transportés, on peut dire que l'époque est davantage marquée par une "rivalité" entre les régimes compte propre et compte d'autrui, qu'entre les deux groupes de modes que sont la route d'un côté, le fer et l'eau de l'autre.

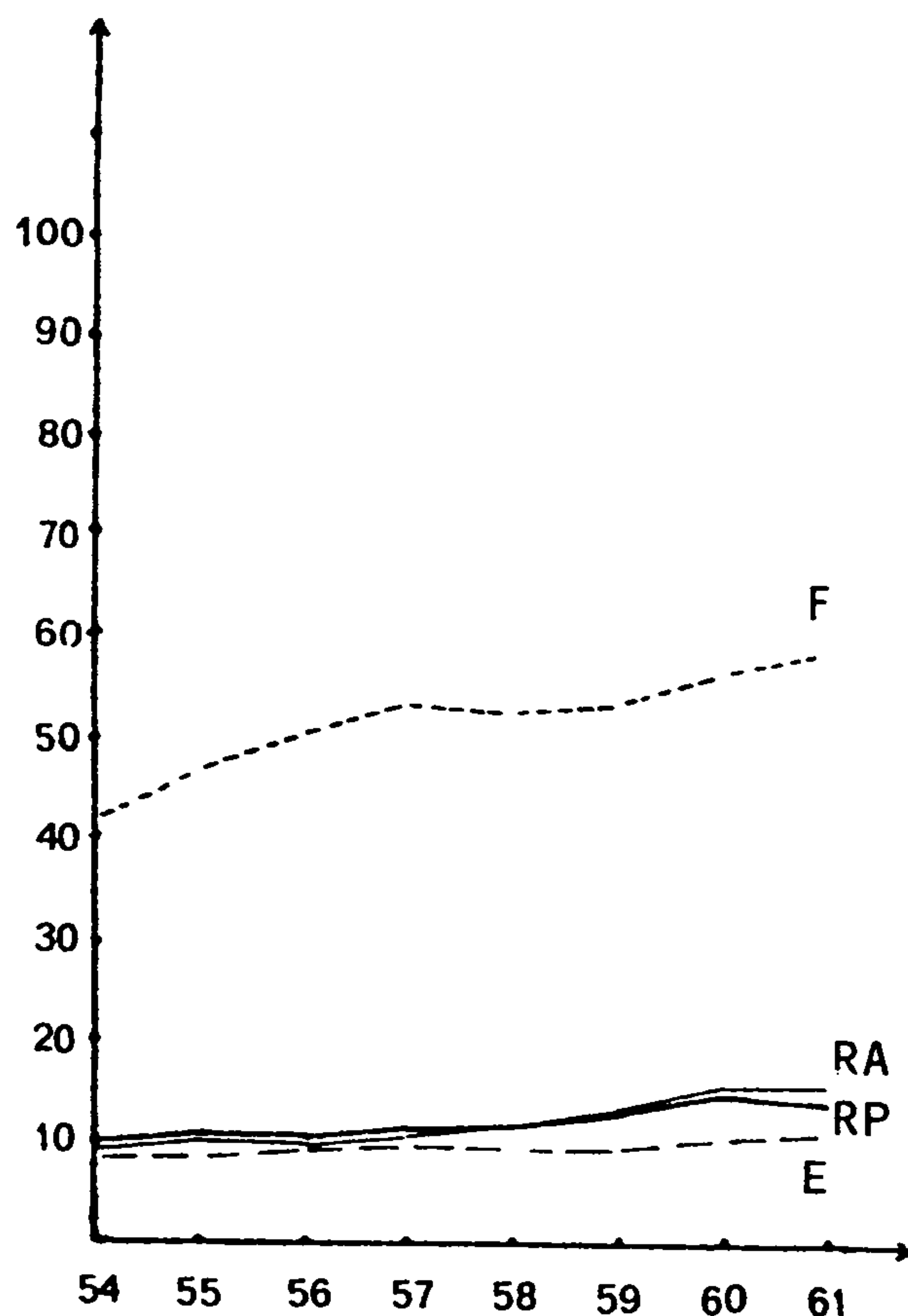
Il ne s'agit là que d'un constat provisoire, car on sait pertinemment que compte propre et compte d'autrui ne sont pas totalement substituables, qu'il existe des caractéristiques propres que satisfont l'un ou l'autre mode, mais pas les deux conjointement. De plus le développement soutenu du transport ferroviaire et du transport fluvial prouvent que ces derniers ont tiré avantage de l'inadaptation du compte propre à satisfaire certains des besoins de transport de l'époque. Mais les données montrent avant tout que l'ambitieuse présence d'un troisième mode public, la route, se confirme.

Cette image d'un danger proche menaçant le développement du fer et de la voie d'eau s'atténue si on procède à une analyse qui prend acte des distances parcourues.

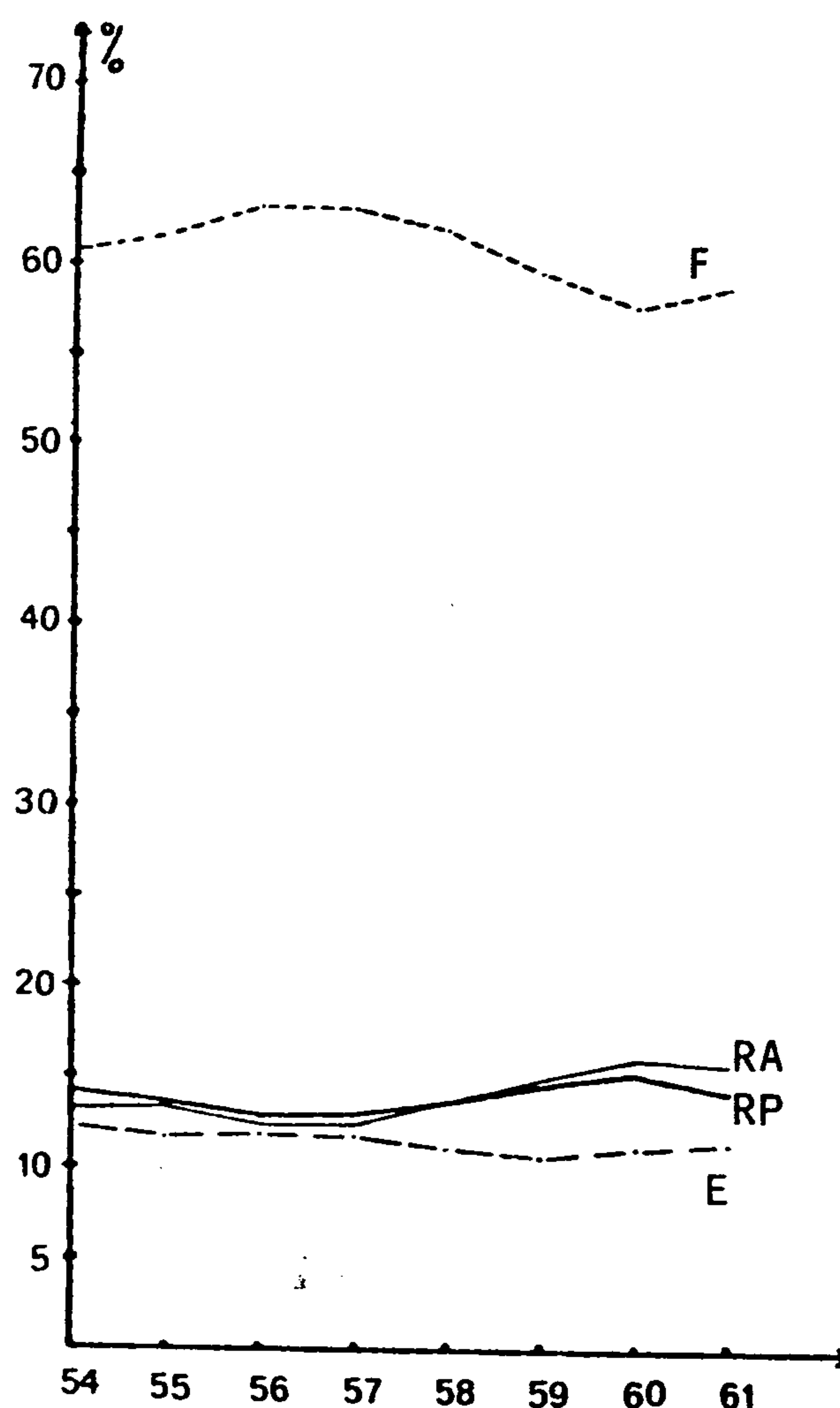
2112. Répartition des tonnes-kilomètres (T.Km).

Les résultats généraux montrent que l'évolution a été très importante sur la période: 5,6% d'accroissement moyen annuel. Supérieure au double de celle des tonnages, cette progression traduit un fort accroissement des distances. Il est vrai que l'économie française est en passe de s'eupéaniser. Les premières dispositions, de caractère communautaire, dans le domaine du transport seront d'ailleurs prises en fin de période (Mémoire du 10 avril 1961).

S13 Trafics toutes distances
(T.Km: Milliards)



S14 Répartition modale
(T.Km: %)



La domination du mode ferroviaire en matière de T.Km est encore plus évidente que celle du compte propre à propos des tonnages.

Avec une part jamais inférieure à 56%, le fer n'apparaît pas directement comparable au groupe formé par les trois autres modes. Ces derniers sont très proches les uns des autres, surtout en début de période. A partir de 1957 on assiste à des modifications aisément repérables.

D'une part, l'équité répartition existante des T.Km entre le transport fluvial (11,6%), le transport routier public (12,3%) et le transport routier privé (13,0%) se déforme et aboutit, en 1961, à une nette séparation entre les modes routiers et le mode fluvial. Le poids de ce dernier est réduit à 10,6%, alors qu'avec 15,7% le compte d'autrui supplante dorénavant le compte propre (14,1%).

D'autre part, l'année 1957 constitue le point culminant de la domination du fer en matière de T.Km. Les quatre années qui précèdent ont vu le chemin de fer accentuer son avantage; les 25 années ultérieures ne feront apparaître qu'une continuelle dégradation de cette position.

Sur la période la chute est déjà conséquente: 58,9% en 1961 contre 63,2% en 1957. Cette réduction de la part relative du fer, pour significative qu'elle soit, ne doit pas faire oublier toutefois qu'en valeur absolue le volume des T.Km s'accroît de 5,1% en moyenne annuel entre 1954 et 1961, ce qui n'est pas le signe d'une effective décadence du chemin de fer.

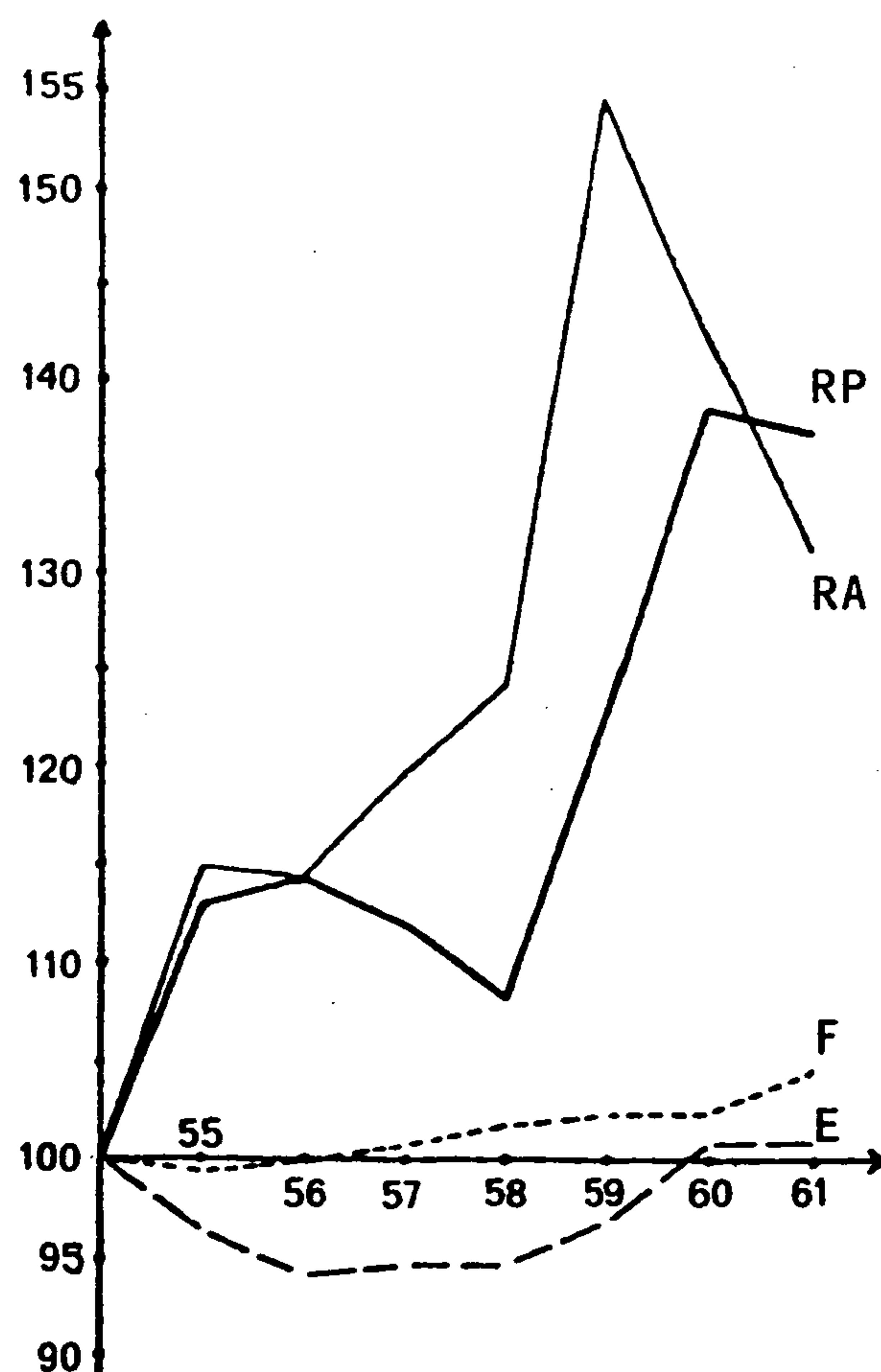
Cependant les observations que nous pouvons faire tendent à démontrer qu'en dépit d'une réglementation qui le visait plus particulièrement, le transport routier public fut le mode le plus expansible en matière de T.Km entre les années 1954 et 1961.

Pour essayer d'apporter un éclairage sur le transport longue distance (à défaut de disposer d'informations de qualité sur le transport international), nous évoquerons d'une part les résultats du transport routier à plus de 50 Km (sans pouvoir malheureusement distinguer Compte propre - Compte d'autrui), et d'autre part un paramètre en rapport avec la distance, à savoir la longueur du parcours moyen d'une tonne de marchandise.

2113. Impact de la distance.

Le graphique suivant retrace, pour chaque régime, l'évolution de la distance moyenne parcourue par une tonne (base 100 en 1954).

S15 Evolution de la distance moyenne parcourue par 1t.



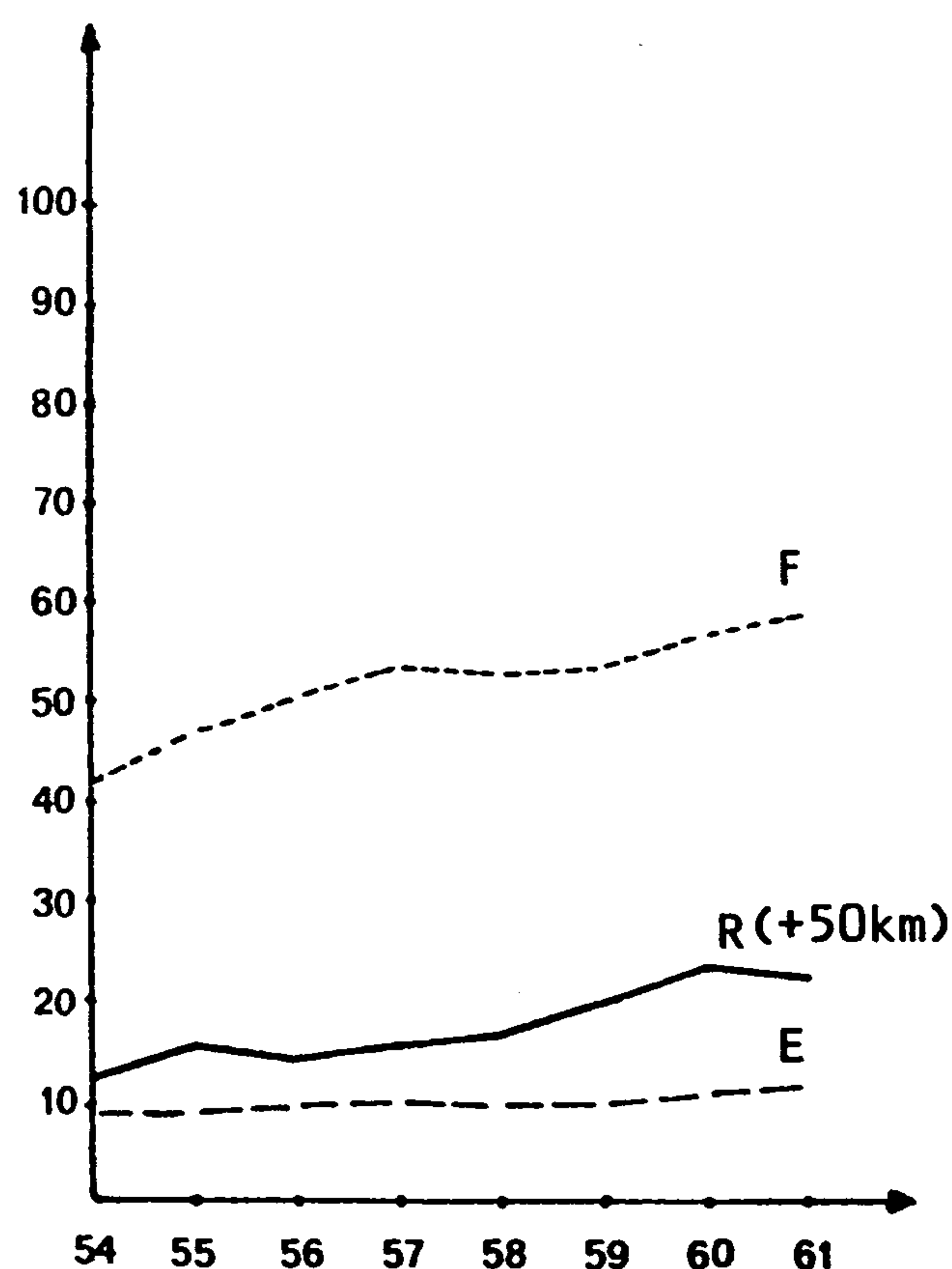
Le schéma montre que l'accroissement est fulgurant dans le domaine des transports routiers, surtout à partir de 1958.

Toutefois, contrairement à ce qu'on aurait pu imaginer (rationalité de la répartition dans le transport routier en fonction de la distance), le rapport entre les parcours moyens d'une tonne en compte d'autrui et en compte propre se maintient aux alentours de 2,5. L'inégalité des régimes de transport routier devant la réglementation peut expliquer en partie ce résultat. Après avoir augmenté de 1956 à 1959, ce rapport se réduit fortement les deux dernières années, ce qui n'est pas sans contradiction avec les faits que nous avons rapportés jusqu'à présent pour les deux années en question, à savoir, le fort développement du transport routier public en matière de T.Km et le faible accroissement des tonnages transportés en régime routier de compte propre.

Comment se satisfaire d'un résultat où la distance moyenne se réduit, en termes relatifs, pendant que les quantités de marchandises transportées et les tonnes-kilomètres effectuées s'accroissent ? Il faut bien admettre alors que les nouveaux trafics en compte d'autrui se font à moins longue distance, ou bien que ceux conservés par le compte propre ont lieu sur de plus grandes distances.

C'est un résultat étonnant au premier abord, qui ne peut pas être confirmé par les données statistiques dont nous disposons. En effet, même en admettant que l'image du transport routier longue distance puisse être approchée par le filtre des transports de plus de 50 Km, l'absence de décomposition entre CP et CA rend cette seule information non opérationnelle. Le graphique n.16 ne fait donc que préciser la nature de la croissance du mode routier en longue distance.

S16 Trafics longues distances.
(Milliards T.Km)



Avec un taux annuel moyen de 8%, cette croissance est simplement supérieure de un point à celle obtenue "toutes distances confondues" (7%). La parfaite similitude d'évolution de la courbe des T.Km du transport routier à plus de 50 Km avec chacune des courbes CP et CA, ne permet pas d'acquérir une quelconque certitude en matière de contribution respective des deux régimes routiers à cette évolution.

Il convient alors d'adopter des hypothèses sur le comportement conjoncturel des acteurs du régime de compte propre à cette époque.

Parmi les explications possibles, il y en a une qui peut se comprendre facilement. Elle conduit à voir dans ce résultat l'effet d'un comportement de court terme peu rationnel consistant, pour les transporteurs de compte propre, à continuer de privilégier l'utilisation de leur véhicule quand bien même les distances s'allongent. Dans ces conditions, pour éviter d'investir dans du matériel qui leur fait pourtant défaut, puisqu'il est tenu éloigné de chez eux plus longtemps à cause de l'allongement des distances, ces entreprises confient une partie du trafic restant (qui est donc de plus courte distance) aux entreprises de transport public.

Dans cette perspective, le recours au transport routier compte d'autrui n'est plus conforme à sa relative logique de longue distance, mais simplement à celle du tiers spécialisé sur qui on reporte une part de son activité quand celle-ci devient trop importante. Cette hypothèse est donc celle d'une forme de soustraction de la part du compte propre, qui dans un premier temps passe par une logique de remise non stratégique de fret de relative courte distance au domaine public, pour faire face aux besoins nouveaux d'accroissement des distances d'acheminement des produits.

L'intérêt de cette hypothèse, c'est qu'elle permet d'envisager un mécanisme originel de développement du transport routier public différent d'une simple concurrence directe avec le chemin de fer. En effet on peut raisonnablement envisager que le transport pour compte d'autrui s'est accru sur cette période, non pas en prenant systématiquement du fret transporté auparavant par le chemin de fer, mais en se voyant plutôt confier le fret de "courte" distance que n'arrivaient plus à traiter les entreprises de compte propre entraînées conjoncturellement à accroître les distances de leurs expéditions.

La réglementation de coordination de l'époque et plus particulièrement de contingentement a pu avoir pour effet pervers d'obliger des entreprises de compte propre à se lancer dans la longue distance puisqu'elles ne trouvaient pas d'offre de transport routier longue distance équivalente à l'extérieur.

Si on étudie l'évolution des distances moyennes d'acheminement des modes de transport ferroviaire et fluvial, on constate que ces distances augmentent nettement après 1958, comme pour la route, mais dans des proportions moins spectaculaires. C'est une confirmation de la modification des conditions générales de la demande de transport à cette époque.

Il est bon de préciser qu'à l'issue de la période, la voie d'eau est le seul mode des quatre régimes terrestres qui n'ait pas augmenté sa distance moyenne de transport. Plus fondamentalement, la réduction est tellement importante sur les cinq premières années, comparativement au fer, qu'on est en droit de penser que c'est le transport fluvial qui a été le mode le plus rapidement fragilisé par le succès de la route.

Alors que la proximité en matière de tonnage semblait directement opposer, transport routier public et chemin de fer, la relative proximité des distances moyennes d'acheminement entre la route et la voie d'eau, comparativement au chemin de fer, a pu d'une part être la source d'une véritable concurrence entre ces deux modes et d'autre part un facteur explicatif du sursis qu'a connu la SNCF, sur une grande partie de la période.

Pour compléter l'hypothèse évoquée précédemment, et pour conclure sur l'évolution de la répartition modale pendant la période 1949-1961, il est possible d'évoquer un mécanisme de structuration du domaine des transports terrestres français de marchandises sensiblement différent des explications couramment avancées.

C'est la recherche d'une analyse cohérente avec les données macroscopiques disponibles qui nous conduit à l'interprétation suivante: à moyen terme, le cadre réglementaire adopté en France en 1949 a globalement, et de façon détournée, fragilisé plus particulièrement la voie d'eau. Ceci s'est réalisé insensiblement, sans qu'on puisse percevoir de manière directe les rapports de causes à effets.

Le résultat peut s'expliquer par une surprenante forme de répartition du trafic interne au mode routier, se traduisant corrélativement par une relative accentuation de la longueur des parcours réalisés en transport routier pour compte propre et par un recours au compte d'autrui pour des transports de relativement courte distance. Pour surprenant qu'il soit, le processus était parfaitement conforme à la logique de contingentement, donc de protection du chemin de fer, voulue par la réglementation. Mais cela pouvait peut-être s'avérer "anti-économique" (voir à ce propos le souci de la réglementation allemande).

Le fait est que, face au développement du transport routier, le mode ferroviaire fait plus que résister sur la plus grande partie de la période. Les dernières années laissent toutefois apparaître des signes de fléchissement.

212. La période 1962-1970.

Cette période, qui suit la mise en place des Bureaux Régionaux de Fret (juin 1961) et l'adoption du principe de la Tarification Routière Obligatoire (juillet 1961), est marquée par les principales modifications réglementaires suivantes:

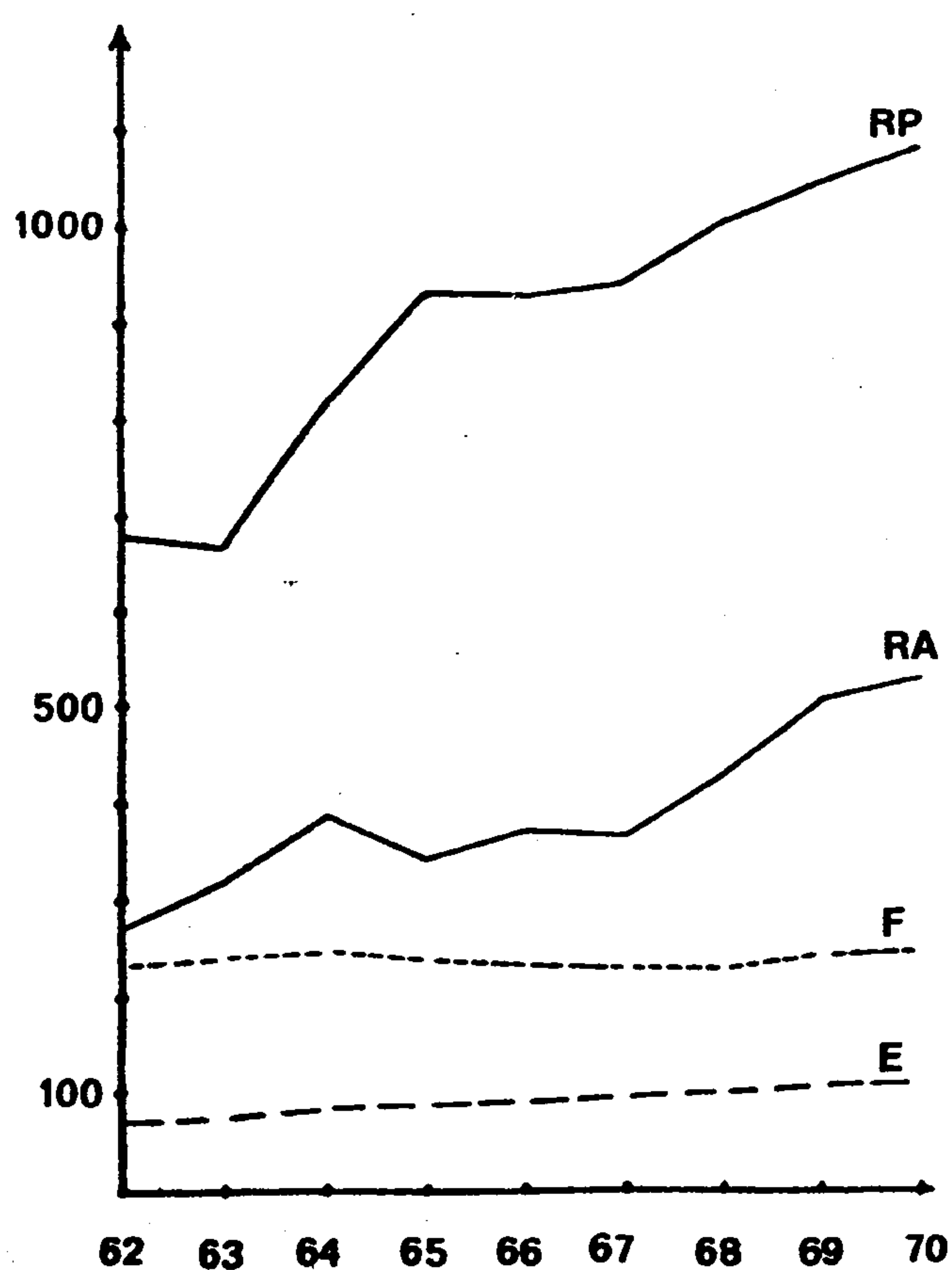
- banalisation des licences en 1963.
- création des autorisations temporaires pour le transport international en 1965.
- instauration de l'attestation de capacité (1967) qui contrôle l'entrée des transporteurs routiers dans le secteur.

Il est possible de caractériser globalement la période en comparant pour une durée commune de huit ans, les taux de croissance moyen des tonnes et tonnes-kilomètres, tous régimes confondus, avec ceux de la période précédente (1954-1962).

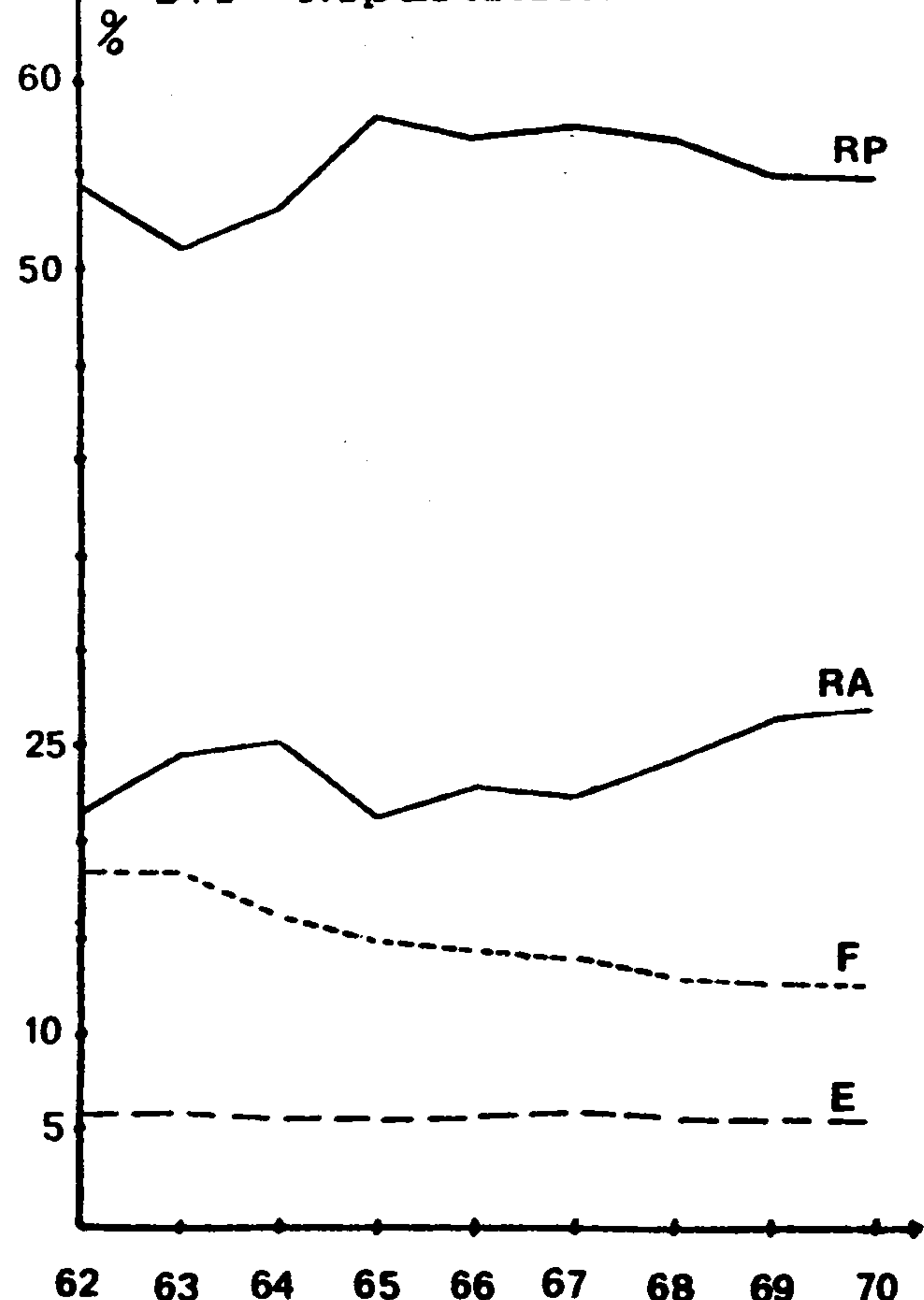
Une modification importante apparaît: l'augmentation de 90% du taux de croissance moyen des tonnages dont la valeur passe de 3,1 à 5,9%, et le ralentissement du taux de croissance des T.Km qui passe de 5,5 à 3,6%, soit une réduction relative de 16%.

La période est donc caractérisée par un fort accroissement du tonnage des marchandises transportées et par un frein relatif dans l'allongement des distances parcourues par les modes de transports terrestres. Mais ces derniers ont des positions contrastées vis-à-vis de ce profil général. C'est la raison pour laquelle nous évoquons tour à tour chacun des quatre régimes. Pour rendre le commentaire plus aisé, nous présentons auparavant l'ensemble des schémas illustrant l'évolution des modes en matière de tonnages, de tonnes-kilomètres (toutes distances et tous modes d'une part, et d'autre part, distance à plus de 50 km pour la route) et de distance moyenne parcourue.

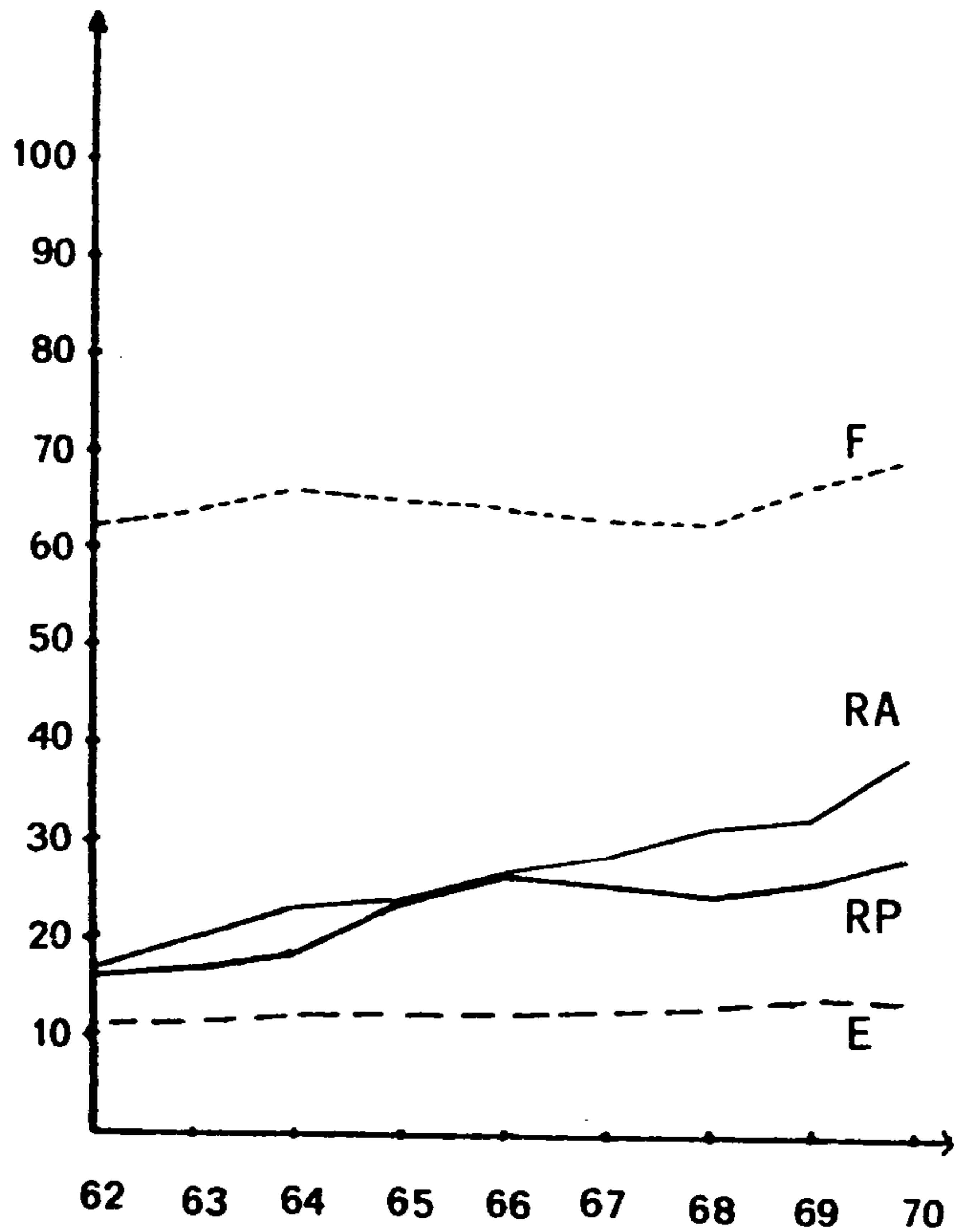
S17 Volumes toutes distances



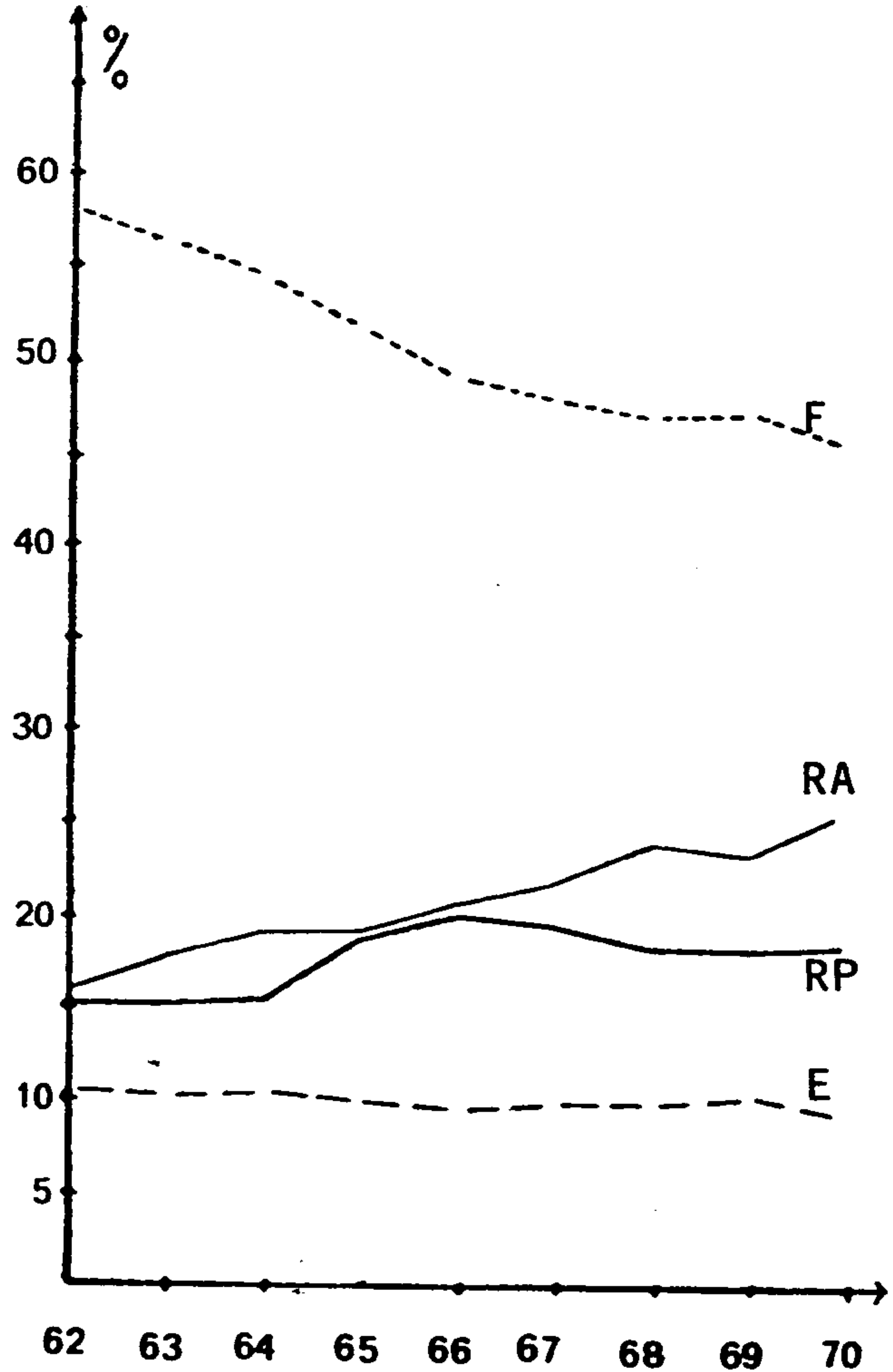
S18 Répartition modale



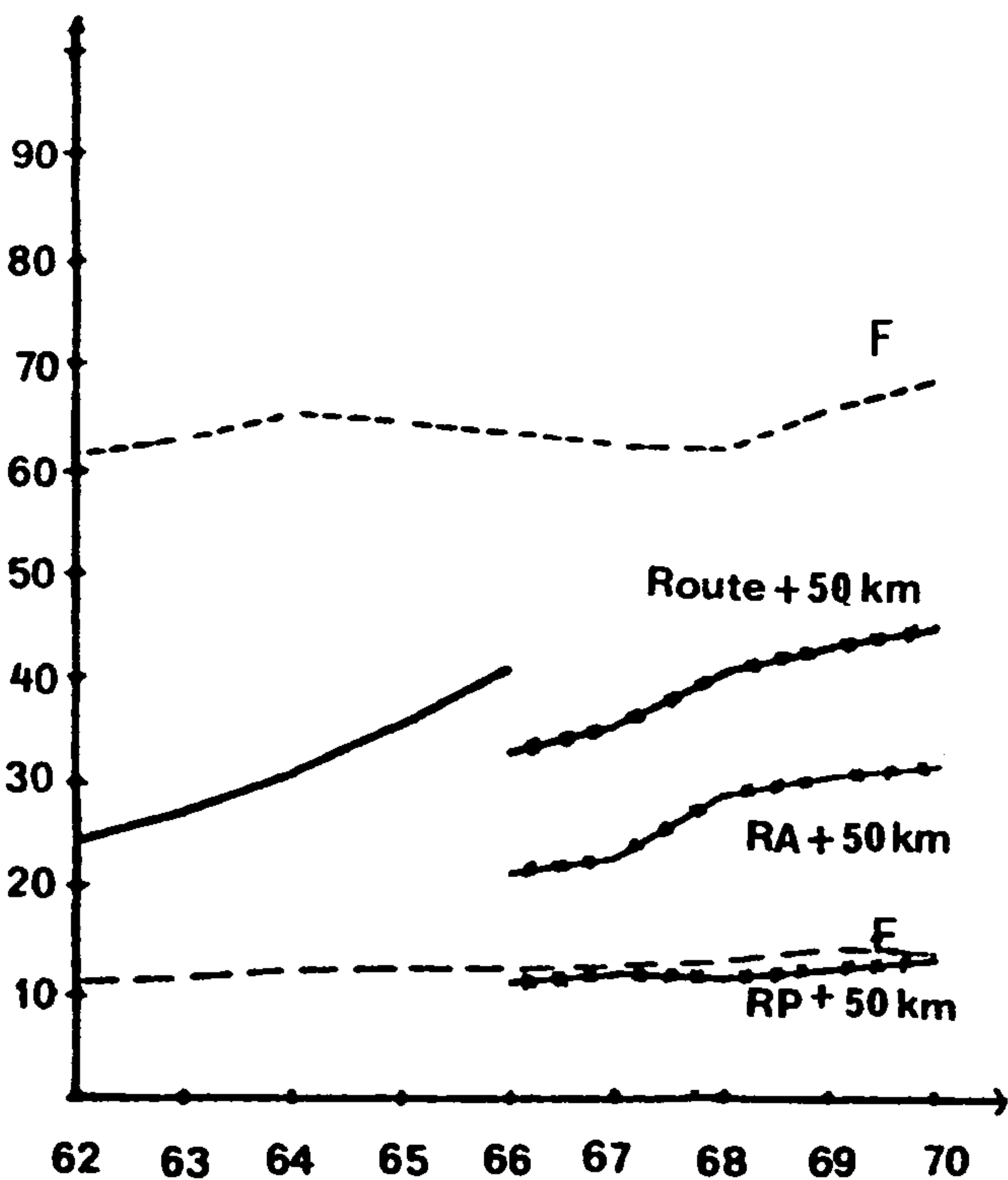
S19 Trafics toutes distances
(T.Km: Milliards)



S20 Répartition modale
toutes distances (T.Km: %)

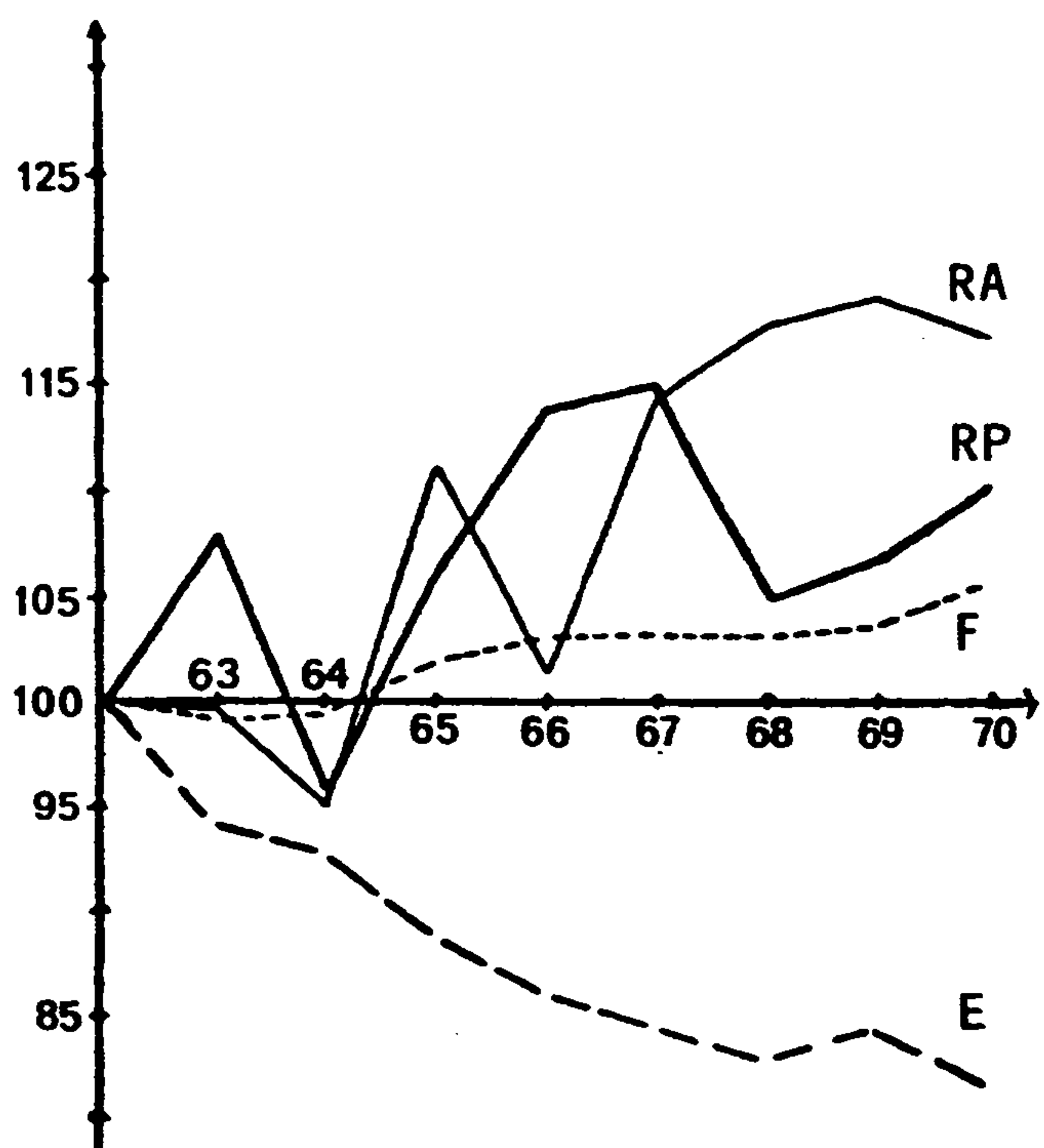


S21 Trafics longues distances
supérieures à 50 Km.
(T.Km: Milliard)



S22 Evolution de la
distance moyenne
parcourue par 1t.

base 100 en 1962



2121. Le transport ferroviaire.

Nous commençons par le mode qui connaît les moins bons résultats. Le constat est aisé à faire. Les quantités transportées par le chemin de fer n'augmentent en moyenne que de 0,9% par an sur la période ce qui constitue, vis-à-vis de la période précédente, une réduction de plus de 77% de l'indice en question. Ce résultat distingue profondément le mode ferroviaire des trois autres régimes de transport, et des résultats globaux fournis précédemment. En conséquence sa part dans la répartition des tonnages se dégrade significativement.

En 1970 le fer ne représente plus que 12,6% du trafic total, tous trafics supérieurs à une tonne confondus, contre 18,5% en début de période. On observe, en fait, comme un plafonnement structurel du volume absolu. Les fluctuations sont très faibles d'une année sur l'autre, ce qui ne permet pas de déceler de véritables sous-périodes. On observe simplement une légère croissance entre 1962 et 1964, suivi d'une chute régulière jusqu'en 1969 et d'un fort accroissement de 12,7% en 1970, qui reste néanmoins sans commune mesure avec celui que connaît la même année le mode routier.

Au niveau des tonnes-kilomètres, les résultats peuvent sembler plus favorables, puisque leur progression est en moyenne de 1,6% par an. C'est un fait que la réduction de 68% du taux d'évolution annuel moyen, d'une période sur l'autre, est moins importante que celle constatée à propos des tonnages.

Mais ce n'est qu'une faible consolation, qui montre surtout jusqu'à quel point le développement du rail est atypique de la période. En fait pour porter un jugement correct, il convient plutôt de comparer la valeur de l'indice précédent à celle obtenue par chacun des autres modes. On s'aperçoit alors que le taux d'accroissement annuel moyen sur les huit années considérées est quasiment deux fois plus faible que celui de la voie d'eau, et six fois plus faible que le taux global de la route.

Il est possible d'affiner les résultats concernant les tonnes-kilomètres en précisant qu'on retrouve, de façon plus affirmée que dans le cadre de la variable "tonnage", une évolution en trois phases.

La première, 1962-1964, est une étape de croissance qui semble s'inscrire dans le prolongement de la tendance observée en fin de période précédente. La suivante est une phase de quatre années continues de faible mais réelle décroissance. La dernière phase, couvre les années 69-70 et correspond à un développement du trafic qui peut être qualifié de fort, si on se réfère au taux annuel moyen de 5,3 calculé sur les deux années, ou de normal, voire faible, si on prend comme référence la valeur de 7% obtenue en raisonnant sur l'ensemble des modes.

Quant à la distance moyenne de parcours, elle se réduit légèrement les deux premières années, s'accroît sensiblement les deux suivantes, se stabilise pendant trois ans et augmente à nouveau la dernière année. On peut dans ces conditions parler d'un allongement réel mais modéré des acheminements effectués par le chemin de fer avec un rythme moyen de 0,7% l'an.

2122. Le transport fluvial.

Les résultats obtenus par la voie d'eau sont assez contradictoirement proches du profil moyen d'évolution des transports terrestres sur la période. Comme ces derniers sont positifs, on pourrait être amené à penser que ce mode de transport se comporte finalement bien en matière de répartition de trafic ou, qu'en tous les cas, il n'est pas profondément touché par le développement du mode routier. Cette hypothèse est confirmée si on envisage isolément les seules variables "tonnes" et "tonnes-kilomètres". Inversement elle s'avère nettement problématique si on se réfère aux calculs des distances moyennes de parcours d'une tonne de marchandises.

Pour accepter l'hypothèse, il suffit de rappeler qu'au niveau des tonnages, la croissance est continue jusqu'en 1970 (nulle cette année-là) et jamais inférieure à 3%. Au niveau des tonnes-kilomètres le trend est comparable, même si on observe une croissance plus accentuée en 1964 comme en 1969 et une stagnation entre 1964 et 1966.

Ce bilan est somme toute honorable, surtout si on le rapporte aux conclusions pessimistes de la période précédente. Mais il faut garder à l'esprit qu'il est établi à l'aide de données très globales qui ne laissent pas transparaître les modalités qui concourent à ce résultat. Sans aller jusqu'à vouloir connaître et décrire précisément ces modalités, il paraît au moins indispensable de savoir si celles-ci se transforment.

La réponse à la question précédente est donnée par le schéma n.22. Il montre que la distance moyenne parcourue par un tonnage unitaire se réduit de près de 18% sur la période, ce qui est déjà important en soi, mais qui devient considérable quand on sait que cette distance moyenne augmente de 5,5% pour le chemin de fer et de 15,5% pour la route. Manifestement les modalités de recours à la voie d'eau se transforment et cette fois encore, les données brutes semblent désigner le mode routier comme principal coupable.

2123. Le transport routier.

Le mode routier connaît une forte évolution, largement favorable, au vu de chacune des variables retenues dans cette analyse. Il se distingue ainsi du profil général dressé pour la période, ce qui par certains côtés le rapproche du chemin de fer

(puisque celui-ci s'écarte aussi du profil général), et par d'autres aspects, tend à l'opposer directement à ce même chemin de fer en vertu des résultats de ce dernier.

Le profil du mode routier diffère des résultats généraux, tous modes terrestres confondus, par le fait que le taux de progression annuel moyen des T.Km entre 1962 et 1970 est supérieur à celui de la première période 1954-1961. Malgré cette différence, on retrouve le résultat caractéristique de la seconde période, qui veut que le développement du transport de marchandises soit davantage impulsé par l'accroissement des quantités transportées (+146% en matière de tonnage routier) que par celui des trajets (+27% en matière de T.Km routières). Il convient maintenant de se pencher sur les évolutions que connaît chacun des deux régimes qui composent le mode de transport routier.

De fait, en matière de T.Km on peut décomposer la période en deux sous-périodes, la première allant jusqu'en 1966. Les deux modes retrouvent la situation de répartition interne équitable qu'ils connaissaient initialement en 1962 (51% pour le transport public, 49% pour le transport privé). Le développement plus rapide du transport pour compte d'autrui, entre 1962 et 1964, est compensé par la forte progression du transport pour compte propre en 1964.

L'année 1967 constitue une date importante dans l'évolution respective des deux régimes de transport routier, et marque le début de la deuxième demi-période. C'est à partir de ce moment précis que le transport public va dominer de façon continue le transport pour compte propre au niveau des tonnes-kilomètres réalisées. De 50,5% en 1966, la part du transport public dans le transport routier passe à quasiment 58% en fin de période, quatre ans plus tard. Cette évolution provient en partie du fort développement du transport à plus de 50 Km que connaît le régime routier de compte d'autrui au cours de l'année 1968. Cette précision apportée, il n'en demeure pas moins délicat de fournir une interprétation de l'écart (16%) qui se creuse entre les deux formes de transport routier.

En s'intéressant uniquement aux deux régimes de transport routier et aux résultats toutes distances confondues, on est conduit à croire en une stagnation du transport pour compte propre plutôt qu'en une accélération de la croissance du transport public. Cette impression est étayée par le fait que le rythme de développement du transport public est le même que pendant la sous-période précédente. Si on accrédite cette façon d'analyser la répartition modale, ou mieux "régimale", on est amené à penser que c'est le transport public qui est dans la norme, puisqu'il suit son évolution logique, tandis que le transport privé subit une rupture de tendance.

Cette conception des faits se révèle un peu moins pertinente quand on remarque une similitude d'évolution de 1966 à 1970 entre le transport routier privé, le transport ferroviaire et le

transport fluvial. On obtient les mêmes faibles taux de croissance moyens annuels des T.Km pour les transports routier privé et ferroviaire (2,04%) et pour le transport fluvial (3,03%). Dans ces conditions ce sont eux qui définissent la normalité de l'époque et qui font du transport routier public, avec sa forte progression moyenne annuelle de 9,9% , un cas à part. Si on adopte cette argumentation, on est en devoir de se demander ce qui explique ce résultat.

On peut principalement y voir l'effet d'une substitution "toutes choses égales par ailleurs", c'est-à-dire l'effet d'une modification de la répartition modale (comme si on raisonnait à volume constant), provoquée par une modification des termes de la concurrence entre les modes. L'hypothèse implicite sous-jacente est celle d'une aptitude du transport routier public à s'adapter facilement aux formes potentielles de marché qui caractérisent normalement chacun des trois autres régimes de transport. Il est vrai qu'entre 1966 et 1968, l'évolution du transport routier public est en parfaite opposition de phase avec celles du rail et du transport routier privé, voire de la navigation intérieure.

Mais, dans la réalité le transport routier public est le seul des quatre régimes de transport terrestre à pouvoir concurrencer les trois autres. Il retire des avantages par le simple fait qu'il n'existe pas de réciprocité complète avec les autres régimes en matière de souplesse d'adaptation. En quelque sorte il n'y a pas parfaite concurrence dans "la concurrence parfaite". Si on se place toutefois dans ces dernières conditions néo-classiques de concurrence, l'avantage doit se matérialiser au travers des variables prix ou capacité offerte.

Il paraît difficile de croire en un impact de la capacité, l'année même où un obstacle est dressé pour l'entrée dans la branche des professionnels du transport à travers la mise en place de l'obligation "d'attestation de capacité". Par contre, on peut évoquer la possibilité d'un effet retardé des mesures d'assouplissement capacitaire prises dès 1963, et qui s'appuyaient sur le principe d'une "banalisation" des licences, c'est-à-dire d'une plus grande liberté dans leur utilisation puisqu'une licence n'est plus réservée à un véhicule particulier. Mais dans ce dernier cas de figure il devient réellement contradictoire d'observer une intensification du compte propre entre 1963 et 1967.

Il reste les prix. Théoriquement, en instaurant la Tarification Routière Obligatoire, la réglementation de 1961 n'a pu conduire qu'à une réduction des marges de manoeuvre du transport public en matière de prix sur le marché. Nous ne disposons pas d'informations permettant de vérifier correctement l'influence réelle de la variable prix sur les quatres années qui nous intéressent. Cette remarque étant faite, il est probable qu'en pratique les prix de revient du kilomètre offert en transport routier public de marchandises ont été, à cette époque, largement favorables à ce régime sur de nombreuses gammes de trajets.

On peut penser que la variable prix a davantage été déterminante à moyen terme qu'à court terme. La pratique "d'encadrement des prix" dans le transport public a très bien pu être à court terme un facteur de renforcement immédiat de l'intérêt pour le compte propre. Cette éventualité offre une issue à la contradiction évoquée précédemment en matière de capacité. L'effet "encadrement des prix" a pu retarder de plusieurs mois, voire quelques années, l'impact de relative libéralisation de la capacité, adoptée en 1963.

Mais on peut aussi se demander si la réussite du transport routier public n'est pas due en partie à son aptitude à satisfaire une demande qui prenait à cette époque des formes nouvelles. Sa souplesse d'adaptation lui aurait moins servi à détourner, à finalité équivalente, du fret initialement détenu par les autres régimes, qu'à recueillir des trafics nouveaux dans la perspective de résultats que les autres régimes en question n'étaient pas capables d'obtenir, du moins à court terme.

La prise en compte de l'évolution des tonnages transportés aurait pu être un moyen de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse. En fait, l'étendue et la qualité de l'information disponible sur cette période ne permettent pas d'aller très loin dans l'argumentation. On se contentera de mentionner que l'évolution observée en matière de répartition des T.Km entre les deux régimes de transport routier, provient davantage d'une modification de la répartition des tonnages que d'une profonde évolution des distances d'acheminement.

Les années 1962-1970 que nous venons d'évoquer font nettement apparaître à moyen terme une transformation de la répartition modale en transport terrestre, toutes marchandises et toutes distances, favorable à la route. Le transport routier public participe activement à ce mouvement tout au long de la période, et en devient l'élément moteur à partir de 1967. Y voir globalement la conséquence d'un allègement, en début de période, des contraintes imposées auparavant au mode routier public est du domaine de la banalité.

Mais connaître pour quelles raisons précises le compte d'autrui, qui commence à légèrement dominer le compte propre à partir de 1963, est rejoint par le compte propre en 1965 et 1966, sans qu'on puisse faire état au même moment de modifications réglementaires importantes, prouve combien il est délicat de vouloir isoler l'influence réglementaire d'un ensemble d'autres motifs également déterminants.

213. La période 1971-1978.

Cette troisième période réglementaire s'engage sous les auspices d'une confirmation de l'intérêt d'une intervention régulatrice des pouvoirs publics. Mis à part l'abandon des mesures de contingentement sur les courtes distances, les mesures

de 1971 accroissent les contraintes de fonctionnement du secteur des transports routiers dans des domaines qui jusqu'à présent avaient été passablement négligés. C'est principalement le cas en matière de location de véhicule et de réglementation sociale. D'autres mesures seront adoptées au cours de la période:

- en 1973, l'extension des limites de la zone courte jusqu'à 150 km.
- en 1974, la totale mise en application de la taxe à l'essieu.
- en 1975, en matière de transport international, le remplacement des "Autorisations Temporaires" par les "Autorisations de Transport Intérieur d'Encadrement".

Sur cette période le transport terrestre toutes destinations, connaît une réduction des tonnages transportés de 8,8% et une croissance des tonnes-kilomètres qui atteint 12,4% . Ce bilan s'oppose donc radicalement à celui constaté au cours de la période précédente: d'une part les résultats les meilleurs sont obtenus en référence aux distances parcourues, d'autre part la carence globale de fret devient la source de plus vives tensions dans la concurrence entre les modes.

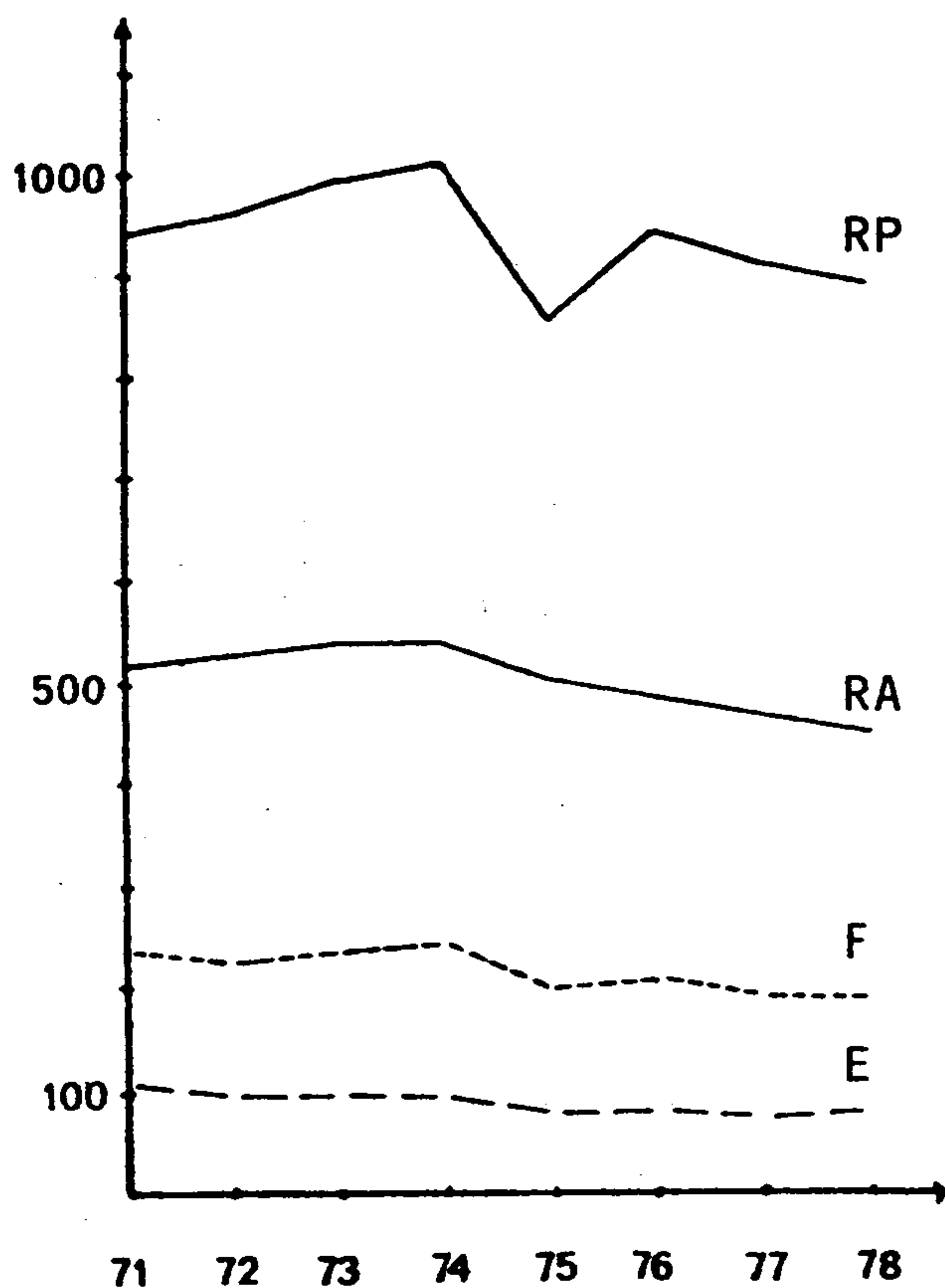
Ces remarques générales incitent à penser que des modifications importantes ont pu avoir lieu en matière de répartition modale. Pour effectuer notre évaluation, nous utilisons les mêmes indicateurs que précédemment mais nous les complétons par une analyse spécifique des flux français de transports terrestres internationaux, dans la mesure où le facteur "distance" semble plus spécialement révélateur des changements intervenus sur la période.

2131. Les tonnages transportés.

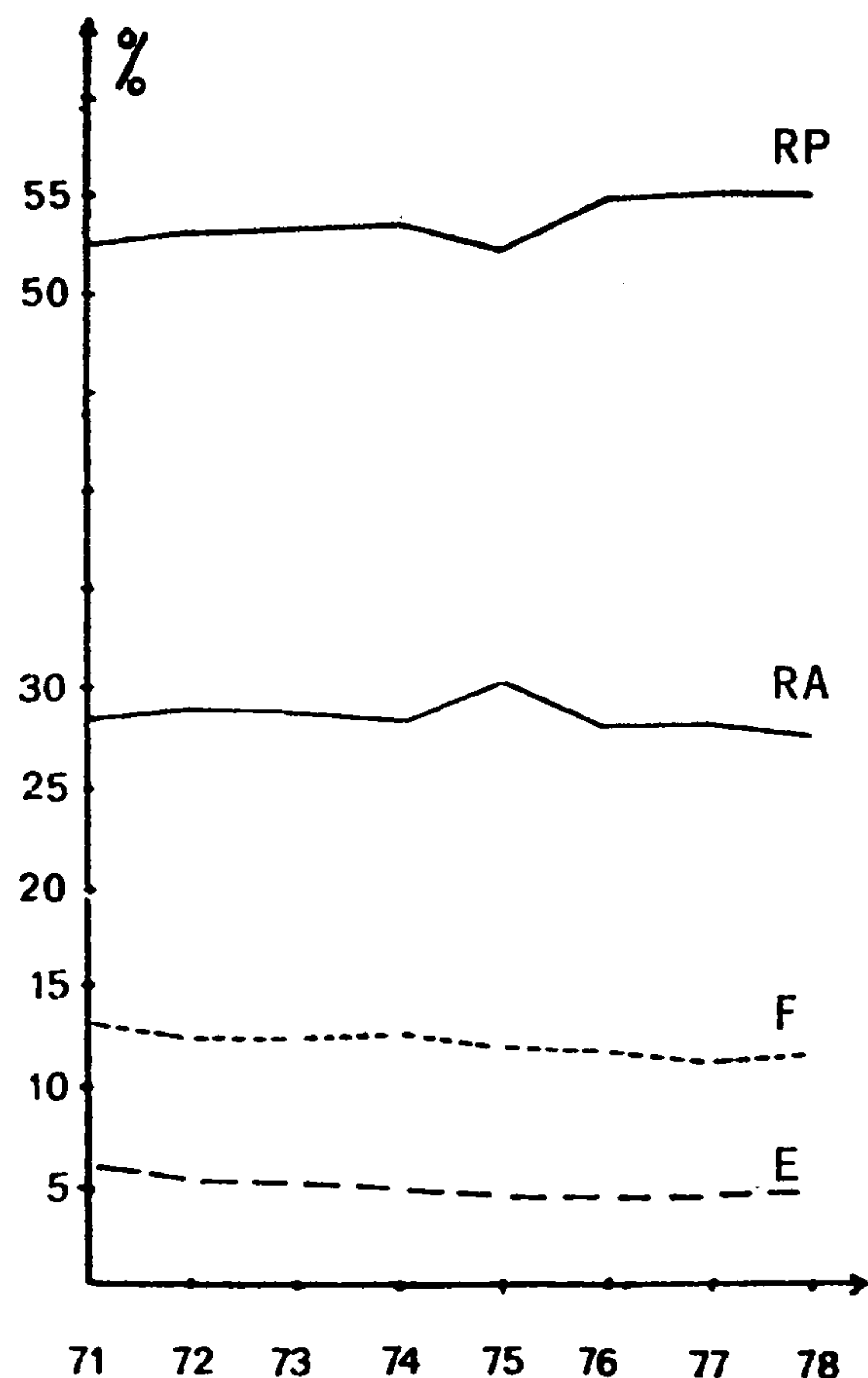
La voie d'eau est le mode qui connaît la plus forte réduction de fret. Son taux de décroissance annuel moyen sur l'ensemble de la période est de -3,0%, ce qui est très nettement supérieur au -1,3% obtenu en raisonnant sur le trafic total. Il correspond à la perte sèche de plus de 19% de son marché initial.

S'il est vrai que le transport fluvial subit une récession de 17,2% en 1975, il est bon d'insister sur le fait que le taux de décroissance annuel moyen calculé entre 1971 et 1974 atteint déjà 2,1% . Les difficultés de la voie d'eau ne peuvent donc pas être considérées comme postérieures à la crise économique.

S23 Tonnages transportés
Toutes distances
(Millions de tonnes)



S24 Répartition modale
Toutes distances



Le chemin de fer subit lui aussi une sérieuse réduction de trafic: 15,7% de fret en moins à l'issue de la période. Contrairement au mode précédent, ce chiffre correspond presque exclusivement à la perte de fret de l'année 1975. Les données dont nous disposons nous poussent à analyser les mauvais résultats de la SNCF non pas tant comme l'effet d'une dégradation continue du mode ferroviaire que comme la conséquence d'une dégradation par seuil.

Les seuils pouvant avoir de multiples origines, technique, réglementaire, économique, organisationnelle, etc, la crise du fret de 1975 a pu constituer un phénomène révélateur de certaines faiblesses du chemin de fer à satisfaire les besoins d'une partie de sa clientèle. Les phases de relative stabilité qui entourent l'année 1975 incitent à fonder cette hypothèse.

Pour ce qui est du transport routier, la diminution du fret n'est que de 1% en moyenne annuelle sur la période. Elle est plus importante en transport public qu'en transport privé. Mais ce dernier régime connaît une évolution beaucoup plus heurtée. En particulier les années charnières de 75-76 laissent apparaître un phénomène classique d'amplification des résultats des activités de production, avec une très forte chute de trafic de plus de 15% en 1975, en partie compensée par une forte croissance, supérieure à 10%, l'année suivante.

Pour le transport routier en compte d'autrui, on observe nettement deux sous-périodes. La première (71-74) est marquée par une croissance moyenne de 1,7% l'an, la seconde (74-78), par une décroissance continue de 3,7% l'an en moyenne.

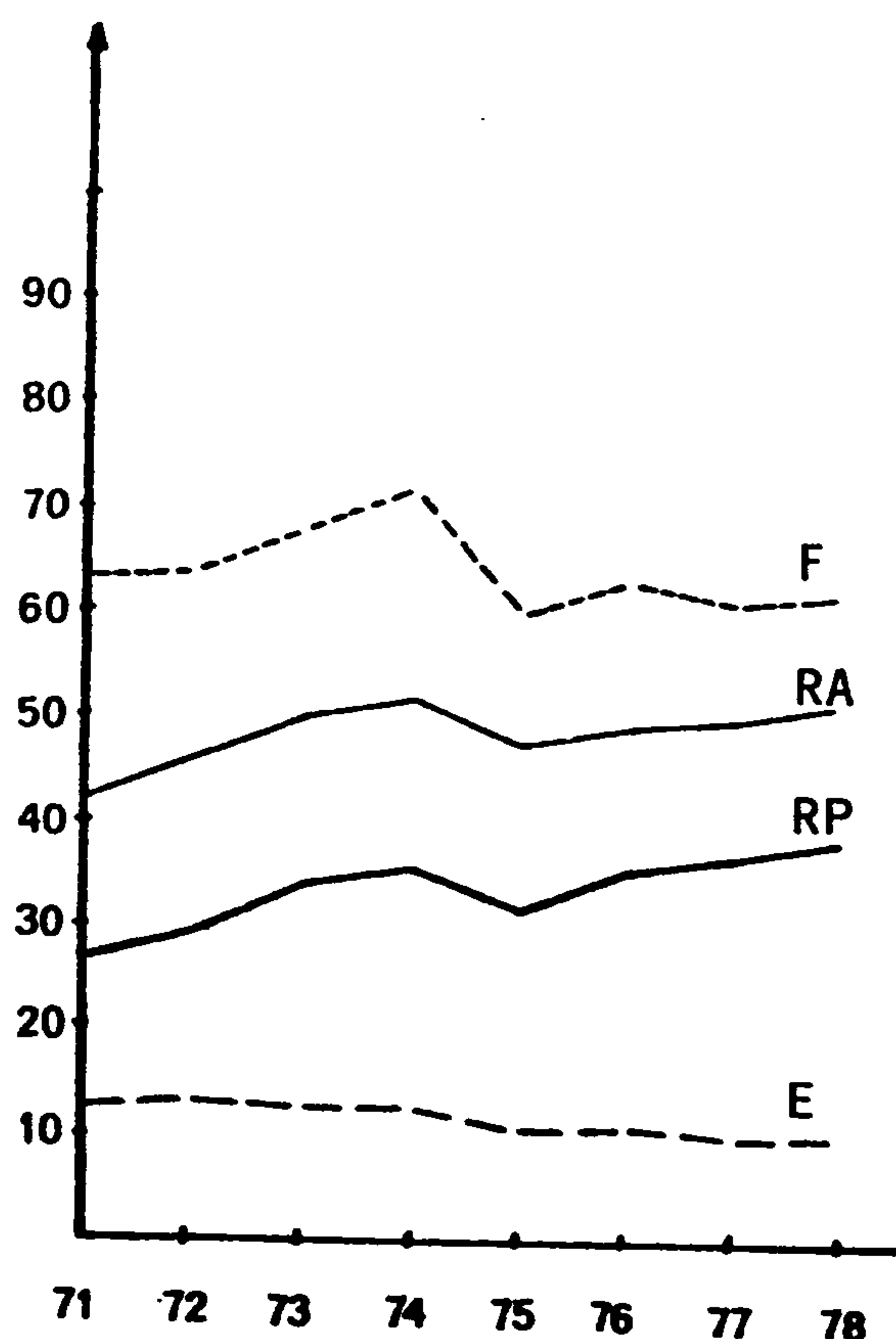
La rupture est nette et il est indéniable que la crise économique n'a pas eu, sur le transport routier pour compte d'autrui, les mêmes effets que sur les autres régimes de transport terrestre. L'impact immédiat fut moins violent (une chute du fret de seulement 6,9%). En contrepartie il s'est prolongé beaucoup plus durablement. Si on prend l'année 1975 comme base de référence, on constate que le régime de transport routier pour compte d'autrui connaît, sur le reste de la période, un taux d'évolution annuel moyen décroissant de 3,3% contre 1% pour le rail. En ce qui les concerne, le transport routier privé et la voie d'eau obtiennent des résultats positifs (respectivement +1,5% et +1,3%).

2132. L'effet de la distance.

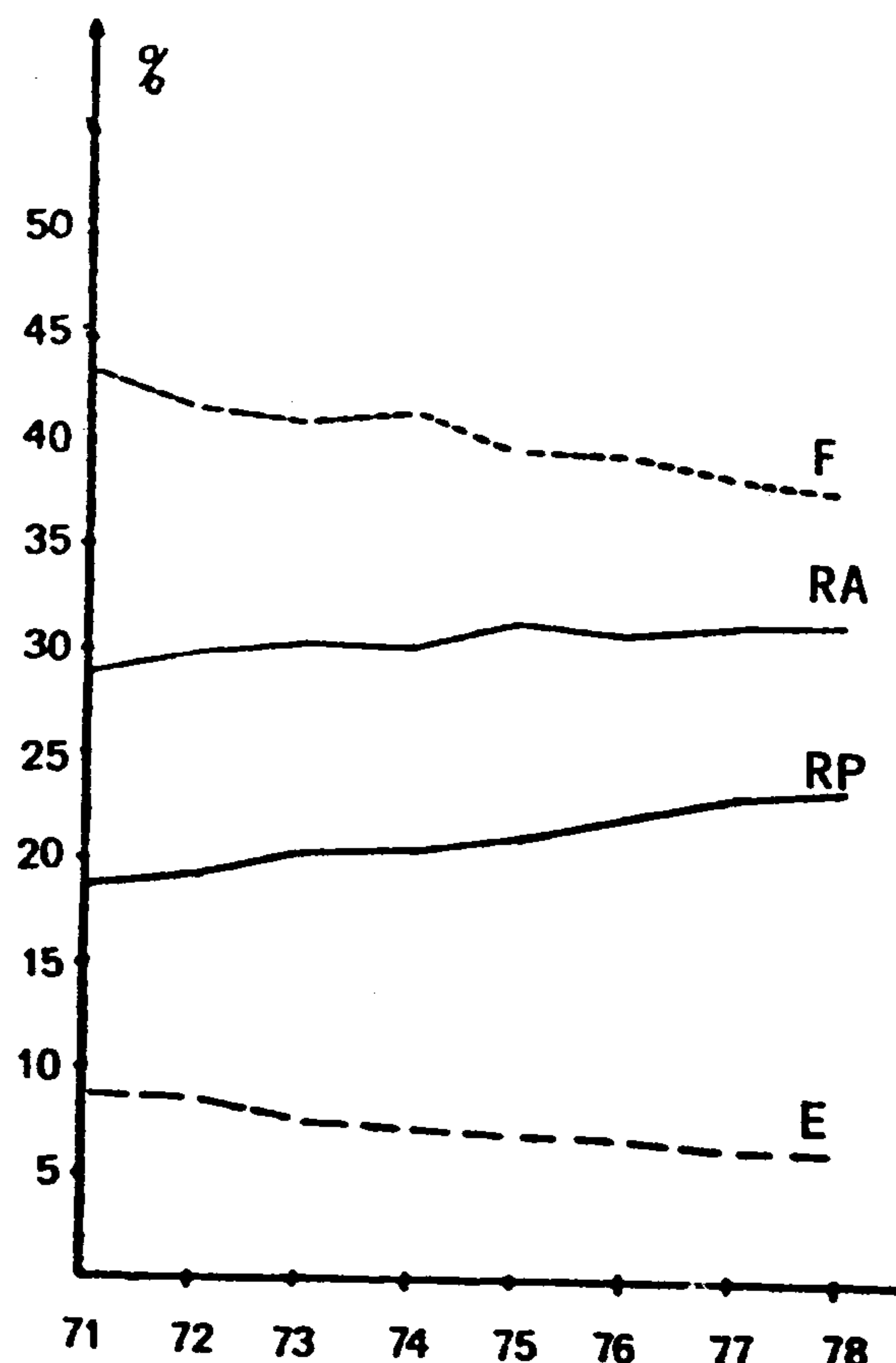
Les données auxquelles nous nous référons ne tiennent plus compte des flux de transit, contrairement aux chiffres utilisés auparavant. Les écarts ne sont réellement sensibles qu'avec le rail, et dans une moindre mesure avec la voie d'eau (en supposant que les données officielles soient fiables).

Nous sommes amenés à faire le constat suivant: l'accroissement global des Tonnes-Kilomètres sur la période ne profite qu'au mode routier.

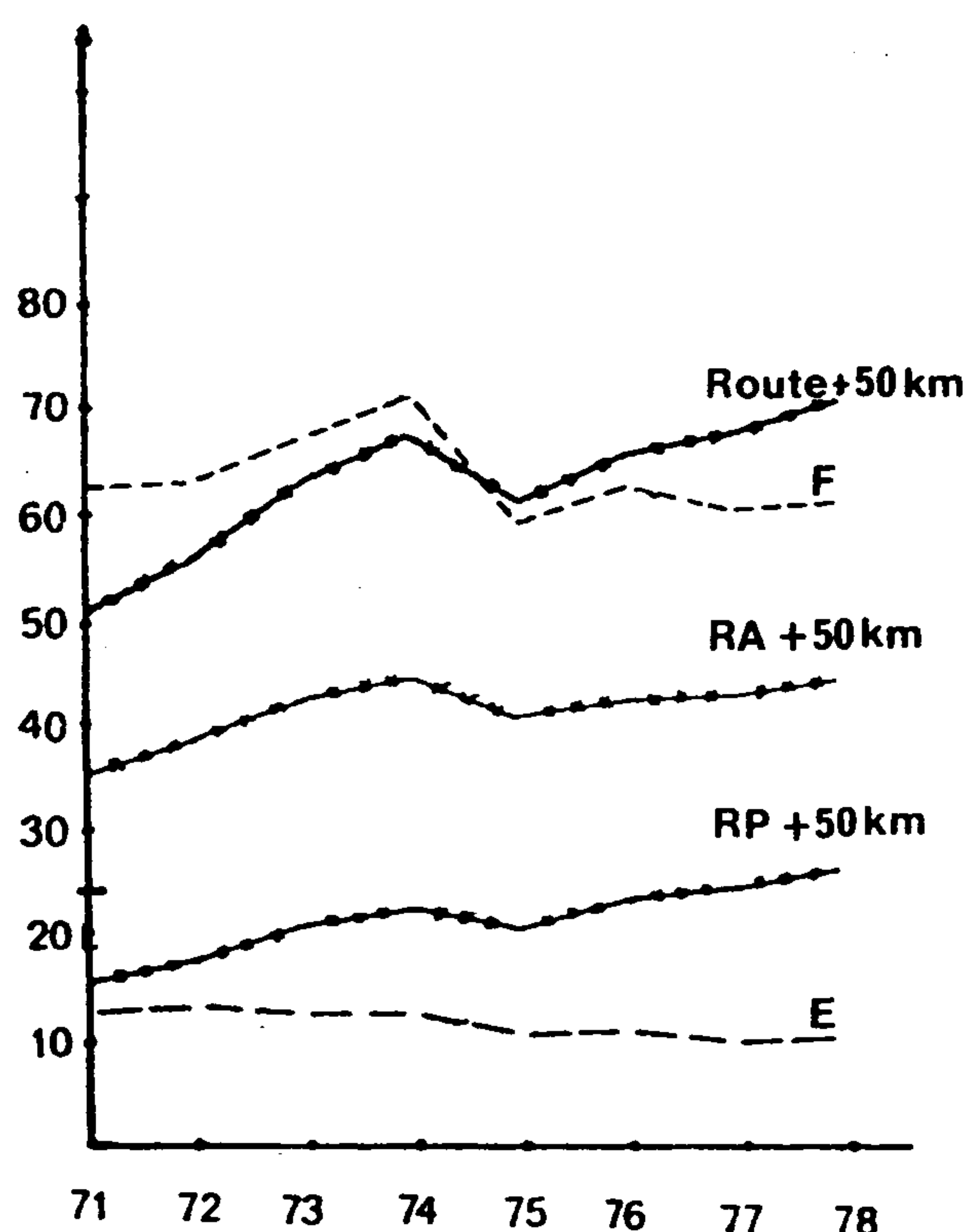
S25 Trafics toutes distances
(T.Km: Milliards)



S26 Répartition modale
toutes distances (%)

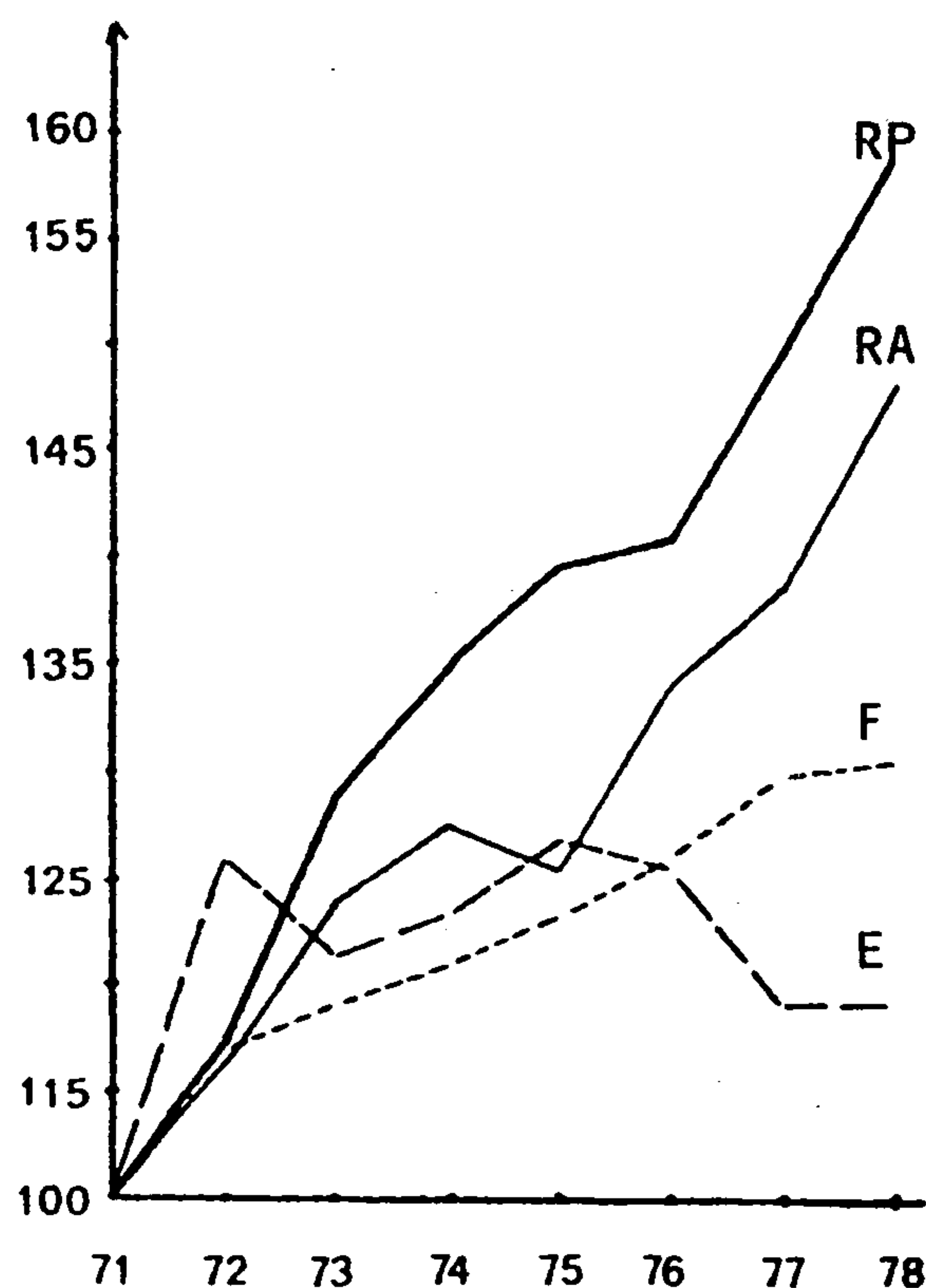


S27 Trafics sur les distances
supérieures à 50 Km
(T.Km: Milliards)



S28 Evolution de la
distance moyenne
parcourue par 1t

base 100 en 1971



La voie d'eau obtient à nouveau les plus mauvais résultats, avec une réduction moyenne annuelle des Tonnes-Kilomètres de 2,8% . L'explication doit être recherchée avant tout dans les difficultés qu'a connues ce mode en matière de tonnage, car la période laisse plutôt apparaître une stabilisation du processus de diminution de la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise transportée.

On peut penser que le phénomène est consécutif à un plus grand développement du transport fluvial international que national. Les données dont nous disposons (sources douanes reprises dans les documents français SITRAM, Système d'Information sur les TRANSPORTS de MARCHANDISES) confirment cette hypothèse. En effet, le fret fluvial international, qui représente 29,8% des tonnages en 1971, s'accroît de 16,8% la première année de la période et de 5,5% la seconde, au moment même où, nous l'avons vu, le fret général diminue respectivement de 3,0 et de 0,5% . Malgré un léger tassement en 1975 et 1976, le phénomène se confirme en fin de période: la part de l'international atteint 37,3% en 1978.

L'accroissement du transport international permet ainsi au mode fluvial d'amortir en partie le très fort mouvement de réduction de fret qu'il subit en transport intérieur français: réduction de 22% en national contre seulement 19,2% toutes destinations confondues.

Le transport ferroviaire connaît aussi une réduction des Tonnes-Kilomètres entre 1971 et 1978, dans une proportion globale de 1,3% . Ce résultat peut ne pas sembler alarmant à première vue. Il masque en réalité un phénomène qui confirme la remarque que nous avons déjà faite en matière de tonnage, à savoir le rôle particulier joué par la crise du fret de 1975 sur l'évolution ultérieure du mode ferroviaire. On peut isoler ainsi deux phases de part et d'autre de l'année 1975.

Au cours de la première, le chemin de fer connaît un fort taux de croissance annuelle moyen de 4,5% , nettement supérieur au taux de 2% de croissance des tonnages. On peut penser que le développement du transport international apporte une explication à ce phénomène. L'utilisation des données fournies par SITRAM ne permet pas d'être aussi catégorique qu'avec la voie d'eau. Si on observe effectivement un accroissement de plus de 20% du transport ferroviaire international entre 1971 et 1974, on ne peut pas négliger pour autant le fort développement concomitant du trafic intérieur, puisqu'il avoisine les 13%.

Il est toutefois certain que c'est par un allongement des trajets, donc par des transports de longues distances que le chemin de fer a réussi à se développer pendant cette sous-période. Mais le schéma consacré à la distance moyenne parcourue par une tonne de marchandise laisse clairement apparaître que, comparée aux autres modes de transports terrestres, la progression du chemin de fer est relativement plus faible.

Ainsi malgré d'assez bons résultats pendant les trois premières années, il faut reconnaître que la position du rail se dégrade encore en matière de répartition modale. Il est important de constater que même dans ce contexte général d'extension du marché des transports de longue distance, théoriquement favorable au rail, celui-ci ne réussit pas à prendre un avantage sur les modes concurrents. Nous allons voir que dans un tout autre contexte, le résultat n'est pas meilleur pour autant.

Ainsi, après la profonde récession de 1975, qui ampute le trafic T.Km du chemin de fer de 16,3% , on assiste à une stabilisation du trafic autour d'une valeur brute moyenne de 61 milliards de T.Km. Bien qu'on constate une légère croissance annuelle du trafic de 1% et un allongement continu de la distance parcourue par unité de tonnage jusqu'en 1978, cela ne suffit pas à remettre en cause le jugement qui doit être porté sur cette seconde sous-période: le chemin de fer marque le pas. La crise a accentué son différentiel de croissance avec la route.

Il est bon de rappeler à ce propos que le fret ferroviaire traité en international s'est réduit de 22,6% en 1975 (soit une perte équivalente à la progression accomplie pendant les quatre années précédentes) et que, malgré une reprise de 2,5% en moyenne annuelle sur les trois années suivantes, cette croissance est loin de compenser les 7,8% de progression moyenne annuelle que connaît la route dans le même temps.

Il convient de préciser à présent sous quelle forme le mode routier assure sa suprématie en matière de répartition modale des T.Km. On ne peut d'ailleurs pas faire autrement que de parler de suprématie, dans la mesure où en milieu de période, c'est-à-dire en pleine crise du fret, le trafic effectué par la route à plus de 50 Km parvient à dépasser pour la première fois le trafic global du chemin de fer.

Pour être encore plus précis, il faut signaler que la quantité de T.Km réalisées cette même année 1975 par la route à l'occasion de trajets de plus de 150 Km, atteint pour la première fois aussi un chiffre supérieur aux 3/4 du trafic total SNCF (transit exclu). Sur l'ensemble de la période 71-78, le transport routier à plus de 150 Km s'est accru de 44% en matière de T.Km et de 41,8% en volume transporté.

Parallèlement, le transport routier international, tel qu'il est comptabilisé par les douanes françaises, laisse apparaître une progression de 51% (55,5% pour SITRAM, sources douanes) des tonnages, ce qui traduit une croissance du mode routier en très longue distance plus forte qu'en longue ou moyenne distance. L'absence de données fiables, régulières et comparables en matière de répartition du trafic international entre compte propre et compte d'autrui, nous contraint à limiter nos commentaires aux principales remarques qui suivent.

Entre 1975 et 1978, le transport routier international pour compte propre connaît une croissance moyenne annuelle de 12,6% du trafic T.Km calculé sur la base de la seule partie française de l'acheminement. Le résultat correspondant en transport public est de 10,1%. Il ne fait guère de doute que ce pourcentage sous-estime la réalité de la croissance des T.Km en compte d'autrui puisque ce mode effectue des déplacements plus lointains à l'étranger sans que les kilomètres soient comptabilisés dans le calcul.

Toutefois les données concernant les tonnages transportés font encore une fois apparaître une plus forte croissance du compte propre que du compte d'autrui, respectivement 50% et 31% en trois ans. Dans ces conditions et aux incertitudes de procédures et de mesure près, on constate que la part du compte propre dans la répartition "régimale" du transport routier international passe de 10,9% à 11,6% en matière de T.Km, et de 20% à 22,2% en regard des tonnes transportées.

Il est possible de compléter cette première analyse de la longue distance vue à travers le transport routier international d'après crise, en évoquant les résultats respectifs des deux régimes de transport à propos des déplacements de plus de 150 Km et de plus de 50 Km, avant et après 1975. Ces chiffres ne sont en fait que grossiers si on veut bien admettre qu'en transport international, il existe parfois successions et enchaînements de modes au cours de l'acheminement des produits et que ce phénomène n'est pas pris en compte dans les calculs statistiques disponibles.

Les valeurs utilisées sont donc théoriques et approximatives: bâtir des hypothèses précises sur de telles mesures relève de la mystification.

L'analyse apparaît plus pertinente si l'on distingue deux sous-périodes: 1971-1974 et 1975-1978, décrites dans le tableau qui suit.

Evolution des transports routiers à plus de 150 Km.

	Milliards de T.Km		Variations absolues	
	1971-74	1974-75	1975-78	
Route (propre)	+ 4,1	-0,8	+4,6	
Route (autrui)	+ 7,4	-2,6	+3,8	
Route (total)	+11,5	-3,4	+8,4	

	Variations relatives			
	74/71	TCMA(a)	75/74	78/75 TCMA(a)
Route (propre)	46,6%	13,6	-6,2%	38,0% 11,3
Route (autrui)	25,8%	7,9	-7,2%	11,3% 3,6
Route (total)	30,7%	9,3	-6,9%	18,4% 5,8

(a): taux de croissance moyen annuel.

Source: Enquête Annuelle d'Entreprise.
Département Statistiques des Transports.

Les valeurs précédentes traduisent une évolution contrastée des deux régimes de transport routier sur les distances de plus de 150 km. Pendant la première phase, le transport public connaît, en valeur absolue, un développement plus conséquent que le transport privé. En fait, le rythme de progression relative du transport privé est beaucoup plus élevé que celui du transport public sur l'ensemble de la période (presque le double entre 1971 et 1974, plus du triple entre 1975 et 1978).

En termes de tonnage, on obtient des résultats en tous points conformes à ceux révélés par la variable Tonnes-kilomètre. On peut rapprocher avec profit cette information et celle que nous relations à propos des tonnages "toutes destinations" dans le paragraphe précédent. Nous constatons que l'évolution du compte d'autrui se distinguait des autres régimes pour deux raisons: une moindre réduction de son volume de fret à très court terme d'une part, et un prolongement de la crise du fret tout au long du reste de la période d'autre part.

Dans le cas du transport à longue distance, il semble qu'il faille modifier ce constat initial. Tout d'abord, il faut signaler que l'amplitude de la récession du compte d'autrui, à très court terme, est plus forte que celle du compte propre. Ensuite, on remarque une reprise de la croissance dès 1976.

Ces observations nous amènent à dire qu'en matière de transport routier public, la crise a été très violente au départ en longue distance et semble n' avoir duré que pour le transport à courte distance. C'est peut-être aller un peu vite en besogne que de se contenter de cette image qui sépare aussi distinctement les évolutions du compte propre et du compte d'autrui. De plus, cet éclairage minimise le retentissement de l'impact de la crise sur le transport à longue distance en compte d'autrui.

Il ne faut pas oublier que la reprise constatée après 1975 pour ce dernier n'est pas des plus favorables. Elle est trois fois moins élevée qu'en transport pour compte propre et s'engage sur un trend deux fois moins soutenu qu'avant le premier choc pétrolier.

Les résultats précédents sont peu différents si l'on considère les transports à plus de 50 km. La seule modification tangible concerne l'impact de la crise sur les deux régimes de transport. On retrouve là le résultat "toutes destinations confondues" qui fait apparaître une récession plus forte du compte propre en 1975. Toutefois, contrairement au résultat global, la constatation est mieux perçue en Tonnes-km qu'en tonnage.

On peut synthétiser les analyses précédentes en remarquant que le compte propre a connu une très forte réduction instantanée des tonnages (-15,4%) et des Tonnes-km (-12,5%), surtout sur la courte distance. Dès 1976, on voit poindre une reprise dont le rythme est inférieur de 40% à celui de l'avant-crise.

La réduction immédiate des tonnages est moins forte pour le compte d'autrui, mais la récession se prolonge au-delà de 1975. Cela est principalement dû aux difficultés rencontrées sur les marchés de courte distance (moins de 50 km) et à une baisse sensible du rythme de développement du transport longue distance après 1976.

Notons que ces difficultés conjoncturelles sont largement partagées par le rail et la voie d'eau. Ainsi, au terme de la période, les modifications de la répartition modale en transports terrestres, en longue et en courte distance, sont essentiellement attribuables aux effets économiques.

214. La période 1979-1983.

L'année 1979 est marquée par l'adoption de mesures de libéralisation du secteur des transports routiers de marchandises. Les réformes, faisant suite à la réflexion de la Commission présidée par M. Guillaumat, ont amené des changements dans le secteur des transports routiers, dont voici les plus importants:

- accroissement de la capacité du transport public par le biais d'une part, d'un assouplissement de règles existantes (voir en annexe I p.154 le document phase 1) ,d'autre part de l'ouverture d'un contingent de 3250 licences de transport et de 800 licences de locations successives.

- réduction du domaine d'application de la tarification routière obligatoire.

- recherche d'harmonisation des conditions de la concurrence en instaurant un contrôle plus rigoureux de la réglementation sociale.

Ces modifications, libérales pour les deux premières, en partie interventionnistes pour la troisième, ne peuvent être correctement étudiées et jugées si l'on n'a pas présent à l'esprit les trois faits suivants.

Le premier concerne la rapidité de mise en application de ces mesures. Contrairement aux recommandations initiales du rapport Guillaumat, il n'y a eu ni phase préparatoire ni phase d'adaptation. En 1979, l'accroissement de 20% de la capacité, mesure renouvelée en 1980, constitue un événement brutal dont les conséquences à court et moyen termes peuvent être fortement perturbatrices, voire négatives.

Le second point a trait à la conjonction de ces mesures avec la récession économique. Une libéralisation est mise en oeuvre au moment même où le fret se raréfie. Les conditions d'un assainissement du fonctionnement du secteur des transports par le libre jeu sélectif de la concurrence ne sont dès lors plus réunies dans un tel contexte. La tension sur les frets a plutôt induit des comportements non concurrentiels et beaucoup d'entreprises, de taille moyenne notamment, ont disparu alors même qu'elles semblaient offrir des garanties pour participer sainement à un fonctionnement nouveau du secteur.

De fait, la crise économique générale a contribué à pervertir le "perfectionnisme" postulé par le libre jeu des lois du marché.

Mais l'expérience de 1979 n'était que la première étape d'un processus de libéralisation qui devait être mis en oeuvre sur plusieurs années. Cet aspect constitue le troisième fait saillant qui conditionne une analyse pertinente dans le cas français.

Il est possible d'avancer l'hypothèse qu'une perspective de plus grande libéralisation a induit l'adoption de comportements qui n'étaient pas en rapport avec ceux autorisés par les mesures strictement légales. L'apparition de ces comportements se justifiait par le fait qu'ils étaient conformes à l'esprit de la réforme. Ils ne faisaient, en quelque sorte, qu'anticiper sur le fonctionnement futur du secteur. Mais ils avaient pour inconvénient d'inciter à des pratiques effectives illégales. Ce fût, semble-t-il, le cas en matière de fixation des prix entre co-contractants.

Par ailleurs, il faut rappeler que le projet initial n'a pas abouti car l'expérience libérale a été interrompue en 1981 par l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement socialiste. Cette remarque, tout comme celle relative à l'apparition concomitante de la crise économique, permet de mieux comprendre l'impact des mesures libérales sur la répartition modale en transports terrestres.

Deux ans seulement séparent chacune des conceptions réglementaires. Il est donc difficile d'en isoler toutes les conséquences de manière précise. De plus, et cela n'arrange rien, on note une modification dans le découpage statistique entre le compte propre et le compte d'autrui, en 1981. Les interprétations en sont rendues d'autant plus hasardeuses.

Une seconde transformation de la méthode statistique a lieu en 1983. Elle porte sur la redistribution des non-réponses aux questionnaires administratifs.

Bien que les données ne soient de ce fait pas très cohérentes, nous essayons dans la suite de présenter les résultats qui prêtent le moins à controverse.

En prenant toutes les précautions qui s'imposent, nous allons caractériser la période des cinq années qui ont suivi l'expérience libérale française en transports intérieurs. Nous nous attachons tout particulièrement à suivre l'évolution de la répartition modale.

Tous modes terrestres confondus, on constate principalement une très forte réduction du trafic. On observe une décroissance de 3,3% en moyenne annuelle, tant en tonnages transportés qu'en tonnes-km. C'est considérable en regard des périodes précédemment décrites et analysées.

Périodes	Taux d'évolution moyen	
	Tonnes	T.km
1954-62	+3,1%	+5,5%
1962-70	+5,9%	+4,6%
1971-78	-1,3%	+1,7%
1979-83	-3,3%	-3,5%

La crise du fret n'est pas un vain mot, ni un épisode passager ou conjoncturel de l'histoire des transports terrestres. C'est une donnée structurelle de la période actuelle. C'est une réalité première indispensable à la compréhension des dys-fonctionnements récents du secteur. Cette donnée doit trouver sa place dans toute mise en oeuvre d'une politique des transports de marchandises qui se voudrait utile et efficace. Pour rendre la réflexion encore plus opérationnelle, il convient de distinguer l'évolution globale du trafic de celle des transports en longue distance.

2141. Résultat général.

Relativement à l'ensemble du marché des transports de marchandises et malgré la fragilité déjà signalée des bases statistiques, on observe un certain nombre de phénomènes.

Une nouvelle fois on constate que la voie d'eau est le mode terrestre qui connaît l'évolution la plus défavorable. On note une réduction de trafic de 6,5% en tonnes et de 6,3% en T.km, en moyenne annuelle. Contrairement au rail et au transport routier public qui subissent une récession dès 1980, la voie d'eau ne décline qu'à partir de 1981 après deux ans de stagnation autour de 81 millions de tonnes transportées, ce qui représentait une légère croissance en tonnes-km. Ce déclin est continu depuis 1981 avec un maximum pour cette année-là.

En cette fin de période, il est bon de préciser que la part de la voie navigable dans le trafic total des transports terrestres toutes distances ne représente que 4,3% des tonnages et 5,9% des T.Km. Même si ces pourcentages ne reflètent pas exactement la réalité, puisqu'ils tendent à rassembler des éléments non comparables, ils montrent clairement que le mode fluvial est de plus en plus cantonné, en France, à des marchés très précis. La régression, lente mais implacable, de ce mode depuis trente ans participe de fait à la production des conditions de sa régression future.

Les récentes grèves et manifestations des bateliers, en septembre 1985, réclamant pour survivre une attribution quasi autoritaire de certains frets céréaliers, ont montré à quel point les conditions d'exercice de cette profession étaient loin de satisfaire à celles de la concurrence. Il serait bon d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

Accusé par ces mêmes bateliers d'être à l'origine de leurs déboires, le chemin de fer est le mode qui connaît, après la voie d'eau, les plus grosses difficultés durant la période 1979-83: respectivement -5,5% et -3,9% de décroissance annuelle moyenne des tonnages et des T.Km. Si l'on se réfère à la seule variable tonnage, les résultats laissent à penser que ce sont les mêmes maux qui affectent le rail et la voie d'eau. Mais si l'on considère

les tonnes-km, tout semble indiquer que le rail et la route rencontrent les mêmes difficultés. De fait, ces deux propositions sont vraies l'une et l'autre.

La récession qui touche le rail apparaît en 1980 mais se manifeste vraiment en 1981, année où le fret se réduit de 11,2% en volume et de 7,8% en tonnes-km. Sur l'ensemble de la période, la position du chemin de fer se maintient aux alentours de 37,4% en T.km mais se dégrade en tonnes (10,8% en 1983 contre 12,2% en 1979). Pour une part, ce résultat s'explique par l'accroissement de la capacité du transport public routier. Cet accroissement a pu amplifier la baisse du fret du rail au niveau national, sans toutefois modifier parallèlement, à court terme, les rapports de force entre le fer et la route au niveau international. Ceci peut expliquer les différences de résultats entre tonnages et tonnes-km.

Du fait de la modification statistique de la répartition entre compte d'autrui et compte propre, il est problématique de vouloir faire un bilan correct de la situation en transports routiers. Pour conserver une cohérence à la comparaison intermodale, nous considérerons les données relatives à l'ensemble du mode routier.

Contrairement aux autres modes, la récession de la route est plus importante en tonnes-km (-3,8% par an) qu'en tonnes transportées (-2,9% par an). Il est possible d'affirmer que ce résultat est essentiellement le fait du transport public, ce qui traduit une réelle divergence de comportement face aux autres régimes de transport. Comment ne pas imaginer que la libéralisation ait, dès lors, contribué à produire ce résultat?

Si les chiffres disponibles semblent trop révélateurs pour être acceptés sans suspicion, il n'en reste pas moins qu'ils sont trop significatifs pour ne pas être, au moins en partie, le reflet du phénomène qui s'est produit à cette date.

Ainsi, on conçoit qu'à très court terme (un an ou deux) la libéralisation a conduit à une diminution de la part du compte propre au profit du compte d'autrui sans que, dans le même temps, la crise ait été amplifiée pour les modes ferroviaire et fluvial. Cette hypothèse est validée par la réaction du compte propre au cours des deux années suivantes, même si celle-ci n'est pas aussi importante qu'en 1975.

A cette date nous avons constaté qu'en l'absence d'une modification des termes réglementaires de la concurrence, la forte perte de trafic (-15%) consécutive au premier choc pétrolier avait donné lieu, dès 1976, à une reprise vigoureuse (+10%). Tel n'est pas le cas en 1981, après le second choc pétrolier.

Des indices montrent que le processus de libéralisation joue un rôle non négligeable dans ce nouveau contexte. Ce processus a pu encourager certaines entreprises de production à accepter les conditions attractives, en termes de prix, offertes par

les transporteurs publics routiers. Il a pu aussi amener d'autres entreprises à réaliser des désinvestissements en la matière, aidées en cela par la conjoncture dépressive du moment.

Au niveau de la courbe des tonnages on observe, dès 1980, une rupture dans la tendance de récession régulière qui avait cours depuis 1975. Vue sous cet angle, la situation du transport pour compte d'autrui apparaît plus favorable que celle des autres régimes de transport. Le transport pour compte d'autrui ne semble pas connaître les désagréments de la crise du fret qui frappe le secteur en 1981. La crise est cependant manifeste puisque le transport public routier ne récupère que 16% de l'ensemble du fret perdu par les autres régimes de transports terrestres; donc 84% du fret a bel et bien disparu.

Si le transport routier public semble être favorisé à très court terme, doit-on pour autant conclure à une absence ou une atténuation des impacts de la crise dans ce secteur ? Ne peut-on pas suspecter, sous le couvert de cet effet positif de croissance, une réaction d'exacerbation des conditions de concurrence indispensable pour la conquête d'une partie du fret qui se raréfie ? Les résultats en tonnes-km tendent à prouver que le transport pour compte d'autrui connaît les mêmes difficultés que le compte propre et le rail.

Nous allons voir maintenant s'il est possible de cerner la transformation du partage modal en transports terrestres, à partir des résultats propres aux transports sur longue distance.

2142. La longue distance.

En se référant aux transports routiers à plus de 150 Km, ce qui par certains côtés améliore la comparaison avec les modes ferroviaire et fluvial, on repère un accroissement des écarts dans l'évolution respective des modes entre 81 et 83.

Face à la très forte réduction annuelle moyenne des tonnes et T.Km de la voie d'eau, proche de 8%, à la forte réduction des Tonnes (supérieure à -5%) et des T.Km (approchant -4%), la route fait réellement figure de mode privilégié.

Si les T.Km déclinent légèrement (-0,7%), à l'inverse les quantités transportées s'accroissent en moyenne de +0,6%. Les meilleurs résultats routiers sont attribuables au compte d'autrui qui connaît une croissance moyenne des tonnages de +1,4% et une quasi stabilité de ses performances en T.Km.

Ces résultats de fin de période montrent bien qu'au seul niveau de la comparaison externe des modes terrestres, l'impact de la libéralisation de 79-80, indissociable des effets simultanés de la crise, a très nettement et uniquement avantagé le régime auquel la mesure s'appliquait.

Doit-on déduire que c'est le principe même de la libéralisation qui procure ces avantages, et peut-on réellement penser qu'une généralisation aux autres modes leur permettrait d'obtenir les mêmes résultats? Ne faut-il pas craindre au contraire qu'une libéralisation générale, en période de crise, n'aboutisse à court terme qu'à favoriser le régime de transport routier, surtout compte d'autrui, et ne fragilise davantage les deux autres modes terrestres.

Encore faut-il préciser, mais nous aurons l'occasion d'y revenir, que les données utilisées jusqu'à présent, et d'une manière plus générale les données macroscopiques disponibles, ne permettent pas de se prononcer sur le bilan comparé des fonctionnements internes à chacun des modes.

Le regard porté sur la longue distance nous conduit à aborder maintenant le transport international, et plus directement l'évolution du transport français communautaire sur l'ensemble de la période 79-83.

Alors que le transport lié aux échanges extérieurs de la France avec le reste du monde se réduit, en moyenne annuelle, de 4% sur la période, celui effectué avec les seuls pays de la Communauté Européenne s'accroît en moyenne de 0,8%, avec une forte réduction de 4,2% en 1981 et une forte augmentation de 5,9% en 1983.

Vis-à-vis des cinq modes utilisés pour l'acheminement des marchandises et en fonction des procédures utilisées par les douanes pour la comptabilisation et la répartition des flux, il ressort que les modes routiers, maritimes et aériens bénéficient d'un accroissement des tonnages transportés: autour de +7,7% pour l'aérien et le maritime, 2 fois moins pour la route.

A l'export, on ne peut parler de croissance à l'issue de la période que pour le mode routier (+2,3% en Moyenne Annuelle, MA). Encore faut-il mentionner que ce bilan est essentiellement imputable aux bons résultats de 1983. L'évolution est chaotique et globalement stationnaire en transport maritime. Elle est négative et encore plus chaotique en aérien (-4,8% en MA).

A l'inverse, à l'importation, c'est le transport aérien qui connaît la plus forte progression, avec un doublement des quantités de fret transporté. La faiblesse de ces volumes par rapport à ceux des autres modes explique en partie les très fortes variations d'amplitude d'une année sur l'autre. Le transport maritime connaît lui aussi une très forte croissance de 14,6% en MA, soit plus de 72% à l'issue des quatre ans. La route se trouve assez loin derrière, avec un taux d'accroissement qui reste toutefois substantiel (+5,3% en MA).

Ainsi, en matière de transport terrestre communautaire, et au regard des résultats de la route, le fer et la voie d'eau apparaissent comme des modes peu performants. Le fer éprouve les plus grandes difficultés, et ceci aussi bien en importation qu'en

exportation, puisque la perte annuelle moyenne de trafic atteint dans les deux cas 7,2%. Les problèmes que rencontre la voie d'eau concernent davantage les exportations (-5,2% en MA) que les importations (-3,4% en MA).

L'année 1981 qui suit la phase législative de libéralisation française en transport intérieur est particulièrement néfaste pour tous les trafics français communautaires, à l'exception cependant des importations en mode routier qui connaissent une augmentation en volume de 5,8%. Mais comme cette même année la part du pavillon routier français dans le transport routier international a très fortement chuté (passage de 47,3% à 44,4%), on constate finalement une diminution de -3,0% des trafics d'importation effectués par les transporteurs routiers français. On aboutit ainsi à la conclusion que la crise française du fret fût générale en transport terrestre communautaire.

Les deux années 81-82 qui suivent la libéralisation sont caractérisées par une perte de position du pavillon français sur le marché routier international. Il se crée un différentiel d'évolution défavorable aux transporteurs français.

Pour un accroissement des tonnages du transport routier international d'importation de 10% en deux ans, le volume acheminé par les véhicules français se réduit de 1,8%. Parallèlement la réduction de 0,5% du trafic d'exportation s'accompagne d'une diminution de 8,3% de la part du pavillon français. On est logiquement amené à se poser la question de savoir si ces événements ont été indirectement provoqués ou seulement accentués par les phénomènes de réactions à la libéralisation des transports routiers intérieurs.

Il est délicat d'apporter une réponse formelle à cette question précise. En effet, en son temps, la crise du fret routier international de 1975 a elle aussi donné lieu à une dégradation du poids du pavillon français l'année suivante. Il a fallu respectivement deux et trois ans pour que ce dernier retrouve son niveau initial en matière d'exportation et d'importation. Au moins dans les apparences le mécanisme reste identique en 1981. Quelques différences sensibles sont toutefois à noter. Il faut cette fois-ci attendre trois ans pour voir le pavillon routier français retrouver son niveau d'avant crise en exportation. En importation, où la réaction est une nouvelle fois plus violente, les améliorations de 1983 et 1984 ne sont que minimales et l'écart avec les résultats de 1980 reste encore important à cette date.

Sauf à admettre que les conditions de la deuxième récession sont fondamentalement différentes de la première, il faut bien reconnaître que la présence d'une libéralisation des transports intérieurs n'a pas été dans le sens d'une amélioration des résultats français au plan international. Le prétendu avantage "collectif" d'une libéralisation, en supposant qu'il se soit produit au niveau national, est loin d'apparaître positif au travers de la position concurrentielle internationale.

S'il n'est pas possible de démontrer ni même de montrer, avec des données aussi générales, jusqu'à quel point les transformations du marché intérieur français des transports terrestres ont négativement affecté les performances françaises en matière de compétitivité internationale, il apparaît clairement au demeurant que les deux effets sont intimement liés. C'est une des raisons qui nous a poussés à tenir le plus grand compte des comportements nationaux des acteurs des transports de marchandises dans la suite de l'étude.

Si l'analyse des phases réglementaires permet d'apporter périodiquement une information sur l'évolution de la répartition modale, elle montre surtout que les motifs de modification de cette répartition ne peuvent pas être vus qu'à travers une grille de lecture réglementaire.

En effet, quelles que soient les étapes considérées, la tendance à l'augmentation de la part du trafic routier, dans les T.Km par exemple, est patente. Rappelons, pour mémoire, l'accroissement annuel moyen de la part de la route dans les T.Km pour chaque période étudiée:

1,3%	entre	1954 et 1961
4,5%	entre	1962 et 1970
2,2%	entre	1971 et 1978
0,3%	entre	1979 et 1983

La réglementation française a seulement fourni une matrice concrète de transformation des rapports modaux, dans un domaine des transports terrestres de marchandises où la domination à terme du mode routier était incontournable et largement déterminée par ailleurs (logique de production, de localisation et d'infrastructures).

En pratique la réglementation est moins intervenue sur le fond que sur la forme. En théorie, elle avait l'ambition contraire.

Mais la réglementation française ne peut pas être jugée sur la base des objectifs qu'elle s'assignait, dans la mesure où, ne tenant pas compte de cette détermination, elle se condamnait elle-même à l'échec.

On peut simplement critiquer, dans un premier temps, l'absence notoire de perception et d'anticipation des réalités économiques. La conséquence la plus préjudiciable à ce niveau, c'est le manque de préparation du secteur des transports de marchandises à supporter les changements qui interviennent inéluctablement sur ses modes de fonctionnement. Au lieu de tout faire pour que les conditions d'exercice soient de moins en moins conflictuelles, une telle attitude a produit l'effet contraire.

Il est aisé de constater la perpétuelle, voire même l'exacerbation des tensions entre modes, qui provient de la carence d'objectifs d'adaptation à terme des rapports modaux.

Doit-on pour autant, dans un deuxième temps, condamner cette réglementation. Pour des raisons d'intérêt général, il était théoriquement nécessaire que les pouvoirs publics assurent une transition entre une hégémonie ferroviaire et une domination routière. On ne peut pas dire qu'ils se soient posés le problème en ces termes. Aussi le jugement de la réglementation doit-il porter davantage sur les modalités choisies par les pouvoirs publics que sur les résultats d'une adéquation aux objectifs poursuivis.

Les deux remarques qui viennent d'être faites nous conduisent dans un premier temps à compléter notre analyse de la répartition modale par une analyse de très court terme, pour mieux rendre compte de l'impact des modalités de transition choisies par les pouvoirs publics, puis dans un deuxième temps à essayer de saisir le poids des déterminations économiques.

Même perçue de façon grossière et caricaturale, au moyen d'indicateurs macroéconomiques, la prégnance de cette détermination va nous encourager à abandonner les perspectives d'analyse statistique, pour chercher à repérer beaucoup plus concrètement les nouvelles conditions d'exercice des transports de marchandises.

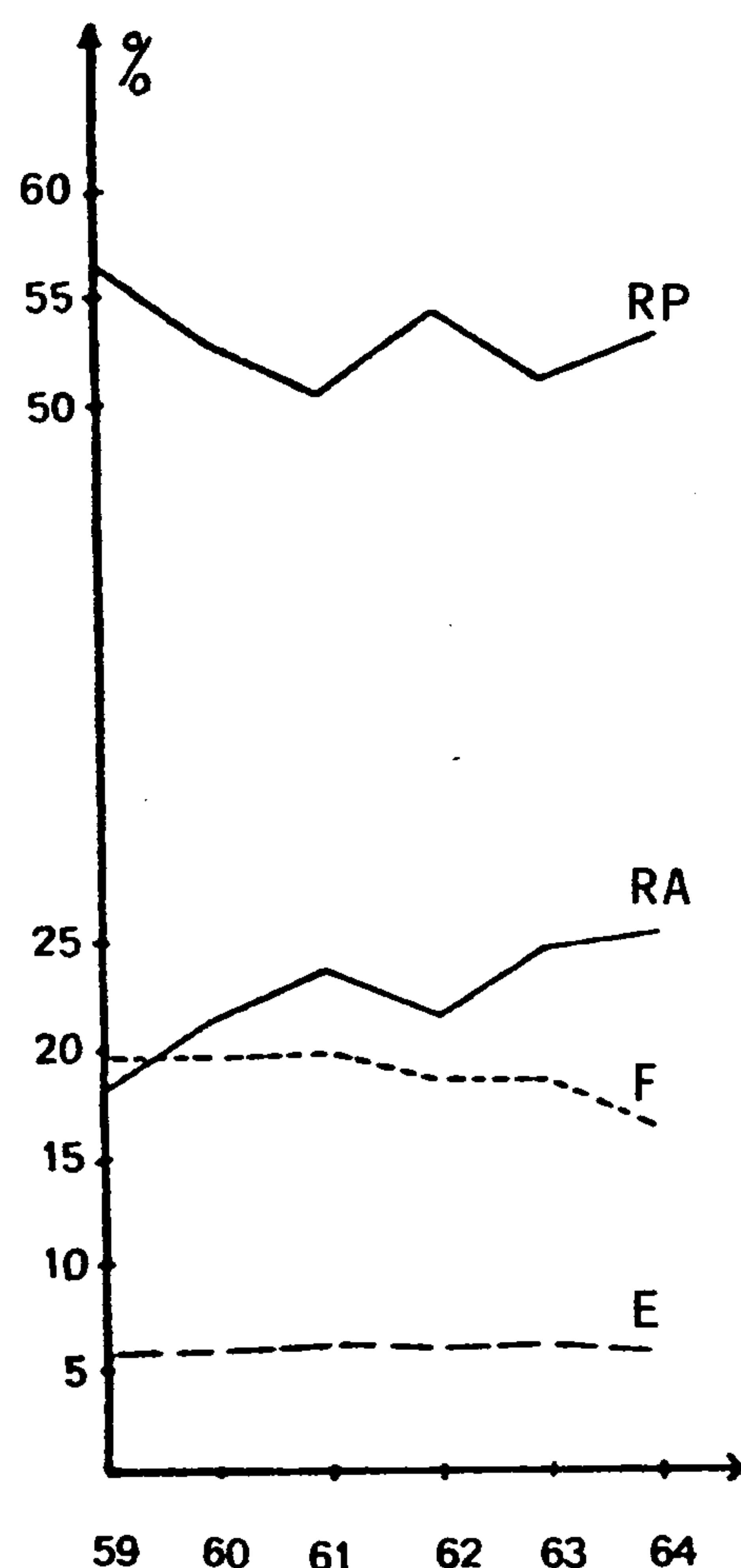
22. Les phases de transition.

Le principe que nous avons adopté pour mesurer les éventuels effets de court terme consiste à ne retenir que les deux années antérieures et postérieures aux années de modifications réglementaires. L'objectif est de compléter l'étude de l'impact des mesures réglementaires en s'interrogeant sur les possibilités d'obtenir, à l'aide d'informations de très court terme, une meilleure évaluation du rôle de la réglementation que celle fournie jusqu'à présent sur une période complète.

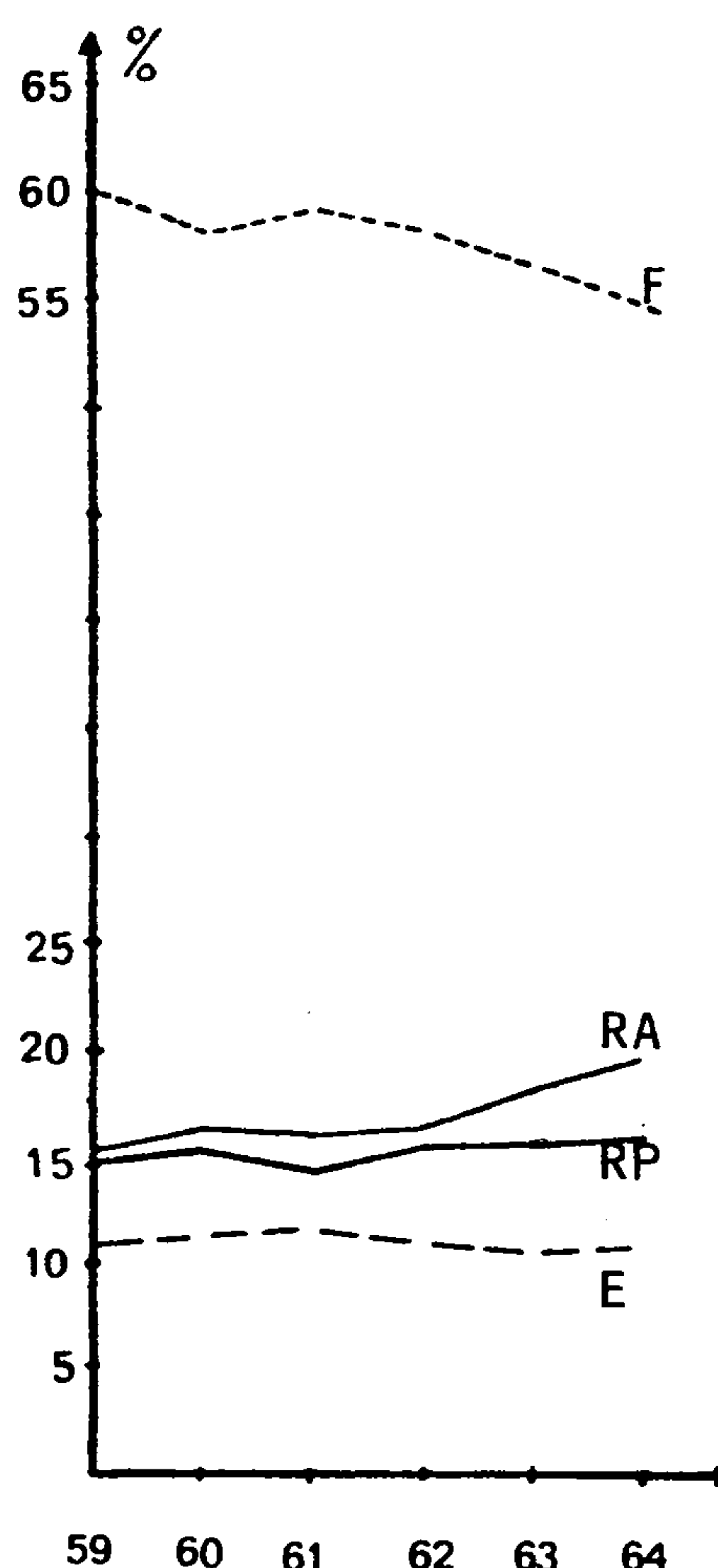
221. La phase 1959-1964.

Si on en reste à l'observation pure et simple des données macroscopiques disponibles, on constate qu'après 1961 la part du chemin de fer dans les T.Km va se mettre irrémédiablement à diminuer. Cette évolution se fait d'abord au profit du compte propre (1962), puis du compte d'autrui (1963-1964).

S29 Répartition modale
toutes distances
(Tonnes: %)



S30 Répartition modale
toutes distances
(T.Km: %)



En ce qui concerne l'impact de la TRO, mise en place en 1961, on observe à très court terme, c'est-à-dire l'année suivante, un fort accroissement des volumes traités en compte propre, ce qui provoque un recul de la part du transport Routier pour compte d'Autrui (RA) de 23,6% à 21,4%. L'effet "repli" sur le compte propre (RP) a semble-t-il joué. Mais cet effet, dont rien ne certifie qu'il soit entièrement imputable à l'effet "prix" de la TRO, fut très épidermique puisque le mécanisme s'est totalement inversé l'année suivante: accroissement de 19,5% du RA contre une chute de 1,8% du RP.

Cet exemple illustre toute l'ambiguïté d'une analyse démonstrative en terme d'effet de réglementation sur la répartition modale. D'un côté on ne peut pas dire qu'une réglementation, et en particulier celle des prix, soit totalement sans influence sur les modalités de répartition, puisqu'on observe effectivement dans le cas présent une fluctuation de répartition interne au mode routier au cours des deux années qui suivent la promulgation de la loi. Mais d'un autre côté, comme les fluctuations s'équilibrent au bout de deux ans, ne doit-on pas déduire que la mesure est sans effet fondamental?

On peut prendre alors pour parti de rechercher d'autres effets, plus structurels, sur les modes de transport terrestre concurrents de la route.

En théorie ceux-ci ne peuvent guère être décelés "ex post" en l'absence de méthode préalable de repérage. En pratique ils ne peuvent plus être décelés du tout dans la mesure où, s'ils existent, ils se trouvent mêlés, dès 1963, aux conséquences d'une autre mesure réglementaire.

Rappelons que celle-ci consiste en une banalisation des licences. Elle a, semble-t-il, fait profiter très largement le transport routier public de l'accroissement généralisé des tonnages de l'époque (+18% en 1964). L'impact est particulièrement probant en longue distance puisque l'augmentation du trafic T.Km du transport routier en compte d'autrui est de 19% en 1964, contre seulement 3,4% pour l'ensemble des trafics effectués par les trois autres régimes de transport.

En conclusion d'étape, l'observation très pragmatique de l'influence à court terme de la "libéralisation avec précautions tarifaires", engagée au début des années 60, conduit à repérer un très fort développement du mode routier. Ce développement a peut-être été d'autant plus fort qu'il avait été fortement réfréné au cours des années précédentes, qu'il s'est ensuite produit à une époque de forte croissance économique, qu'enfin le différentiel de partage modal en transport longue distance était à l'époque important.

Ces trois remarques ont été faites pour attirer l'attention sur les précautions à prendre avant d'envisager une reproductibilité du même phénomène.

222. La phase 1968-1973.

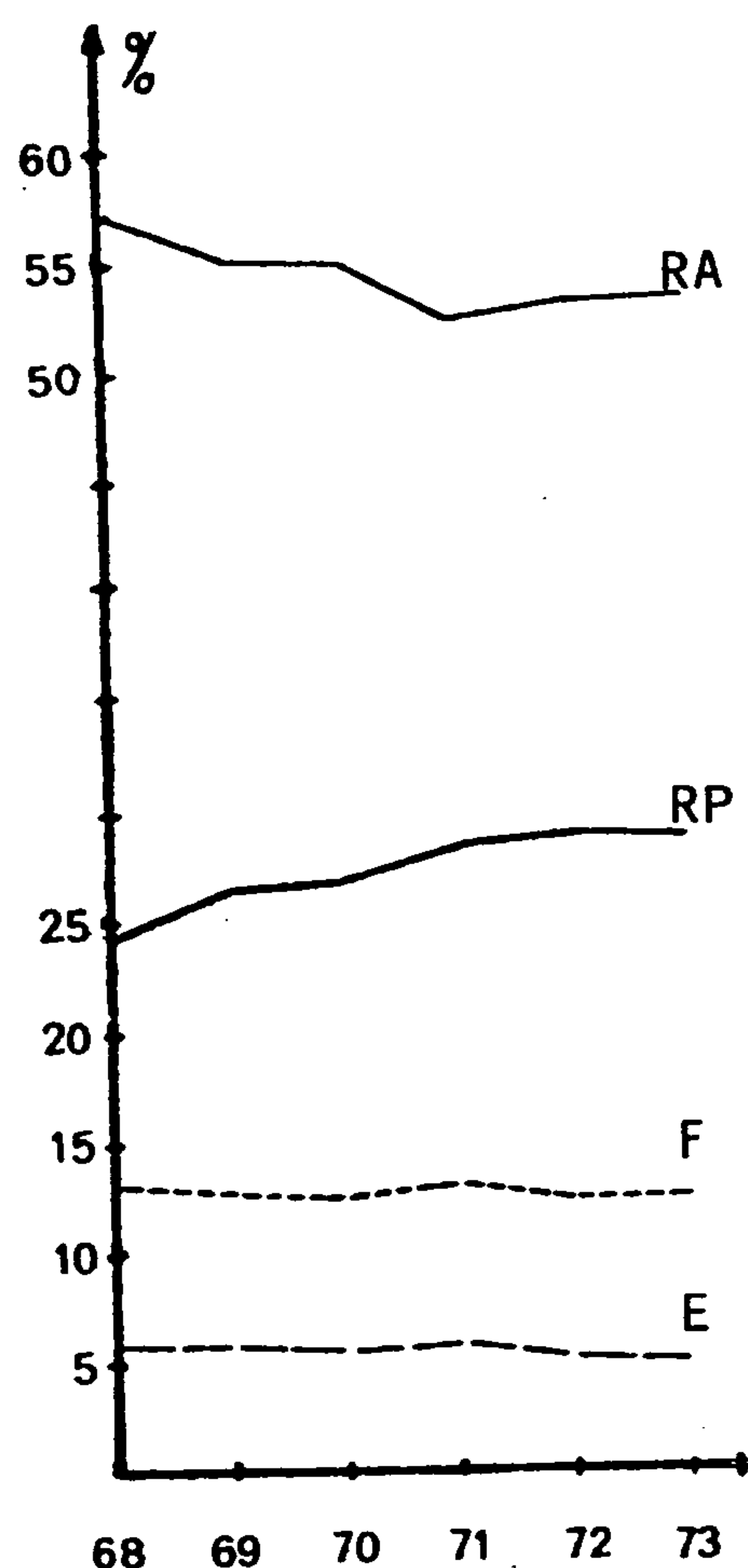
Compte tenu de la médiocre homogénéité des données sur la période, nous nous contenterons d'effectuer une présentation hypothétique des tendances observées.

Rappelons d'abord que l'interprétation des changements réglementaires de l'époque pose quelques problèmes. Bien qu'ayant défendu l'idée d'une nécessaire intervention sur les marchés des transports de marchandises à forte concurrence modale, donc principalement en longue distance, les pouvoirs publics n'apportent pas de profondes modifications en ce domaine, à l'exception des mesures adoptées en matière de temps de conduite. En fait cette prise de position leur sert simplement d'argument transposé pour assouplir les mécanismes réglementaires de la courte distance, domaine de moins forte concurrence modale, mais souvent de plus forte "concurrence" routière "régimale". Aussi les impacts réglementaires de court terme doivent-ils surtout être perceptibles au niveau de la répartition interne au mode routier?

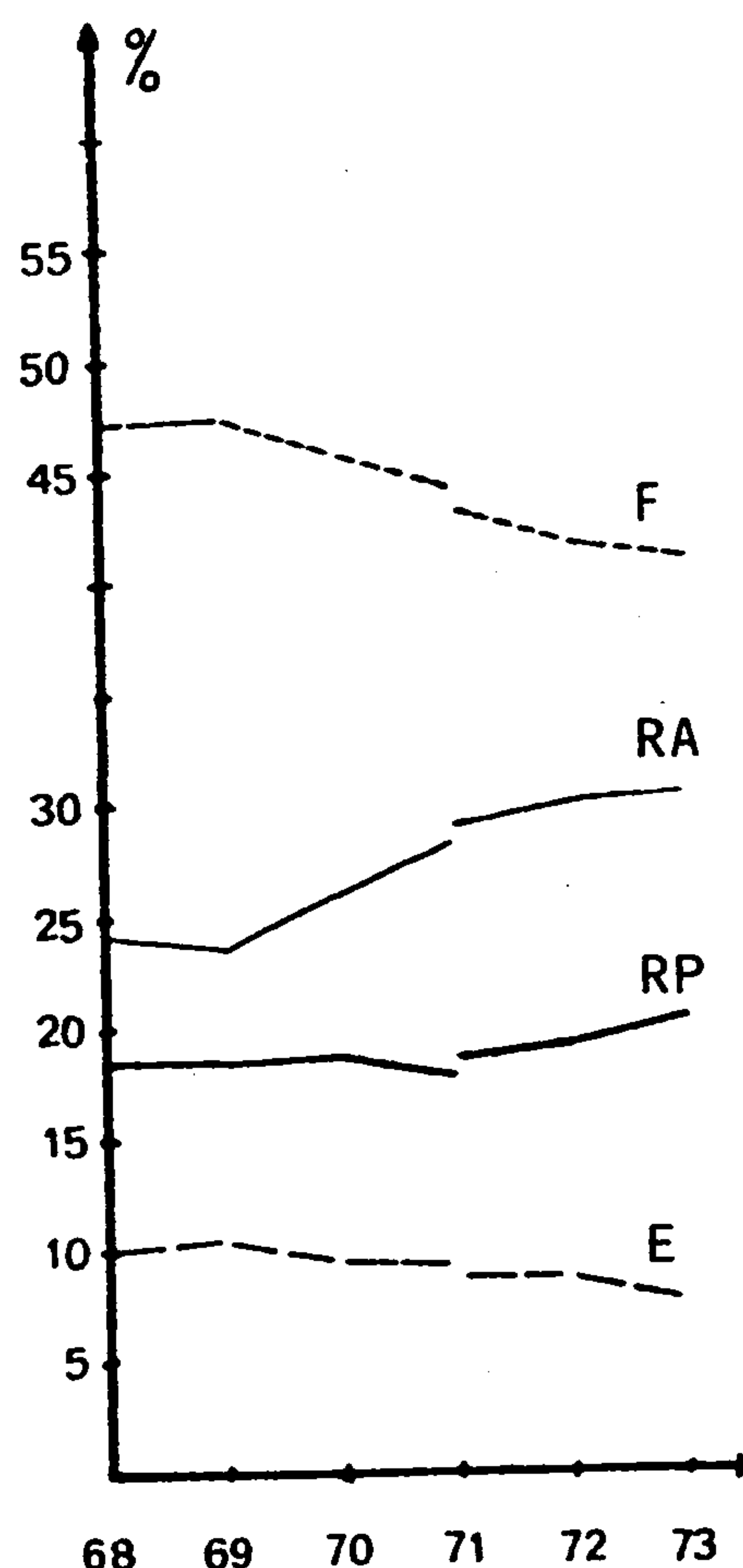
Ce jugement se confirme en partie, puisqu'on n'observe pas de profondes modifications dans la position des modes fluvial et ferroviaire, si ce n'est une légère réduction des trafics à partir de 1971.

Pour faire l'analyse de la répartition de trafic, interne au mode routier sur la période 68-73, nous disposons de deux séries d'informations contradictoires.

S31 Répartition modale
toutes distances (Tonnes: %)



S32 Répartition modale
toutes distances (T.Km: %)



La première s'inspire du cadre statistique utilisé jusqu'en 1974. Elle fait apparaître une très nette récession du fret entre 1970 et 1971. Cette rupture brutale de l'environnement économique ne permet pas de repérer aisément l'influence réglementaire. On remarque cependant une chute de 10% du volume transporté en compte propre (charge utile de +6,6 tonnes) contre seulement 2,3% pour le compte d'autrui. Cela tendrait à confirmer qu'au moment du changement réglementaire, le transport routier public connaît, en termes relatifs, une évolution plus favorable que le transport privé. Le reste est du domaine de l'interprétation et des hypothèses.

Il est possible que la double réduction de fret se soit produite sans transfert entre les deux régimes de transport routier. Il est plus probable que le transport routier public ait réussi à limiter l'influence de la récession en attirant une partie des trafics effectués précédemment en compte propre.

Dans cette version, la "libéralisation" confrontée simultanément à une récession du fret "favorise" le transport routier public.

La référence à une autre série statistique modifie radicalement ce constat. Si on utilise en effet les chiffres calculés et rétropolés sur la base des critères adoptés après 1974 pour les enquêtes annuelles d'entreprises du DST (Département des Statistiques de Transport du Ministère des Transports), et correspondant comme précédemment aux acheminements de plus de 6,6 tonnes, la crise du fret de 1971 disparaît totalement. Au contraire, la croissance est vive cette année-là (5,7% en RP et 1,9% en RA) et se confirme l'année suivante (5,7% en RP et 2,9% en RA). Manifestement les conclusions de l'impact réglementaire s'en trouvent inversées. La "libéralisation" du transport routier public de zone courte, en période de croissance du fret, provoque un regain d'intérêt pour le transport routier privé.

La contradiction n'est pas liée au choix particulier des expéditions de plus de 6,6 tonnes. Elle apparaît encore si on compare les frets supérieurs à une tonne d'avant 1974 à ceux supérieurs à trois tonnes d'après 1974.

Comment dans ces conditions ne pas exprimer des doutes sur la fiabilité globale des données utilisées en transport de marchandises, avant même d'en avoir sur leur pertinence à traduire des inflexions provoquées par une réalité qu'elles n'ont pas initialement pour objectif de décrire.

223. La phase 1977-1982.

Les conséquences à court terme de la politique explicite de libéralisation engagée en 1979-1980 par les pouvoirs publics français, ont déjà en partie été analysées, dans leurs effets sur la répartition modale, à l'occasion de l'étude de la période réglementaire 78-83. Les raisons tiennent à la faible durée de la période et à l'existence d'une crise du fret en 1981 qui ne pouvait pas ne pas être évoquée à cette occasion.

Notre propos n'est pas tant ici de préciser l'impact de la déréglementation que de montrer une nouvelle fois la fragilité des informations disponibles. C'est malheureusement un leitmotiv, mais c'est aussi un point fondamental. Comment, sans une connaissance fiable de la répartition modale, prétendre expliquer ensuite les conséquences d'une modification réglementaire, quand certaines d'entre elles ont pu ne jamais se produire.

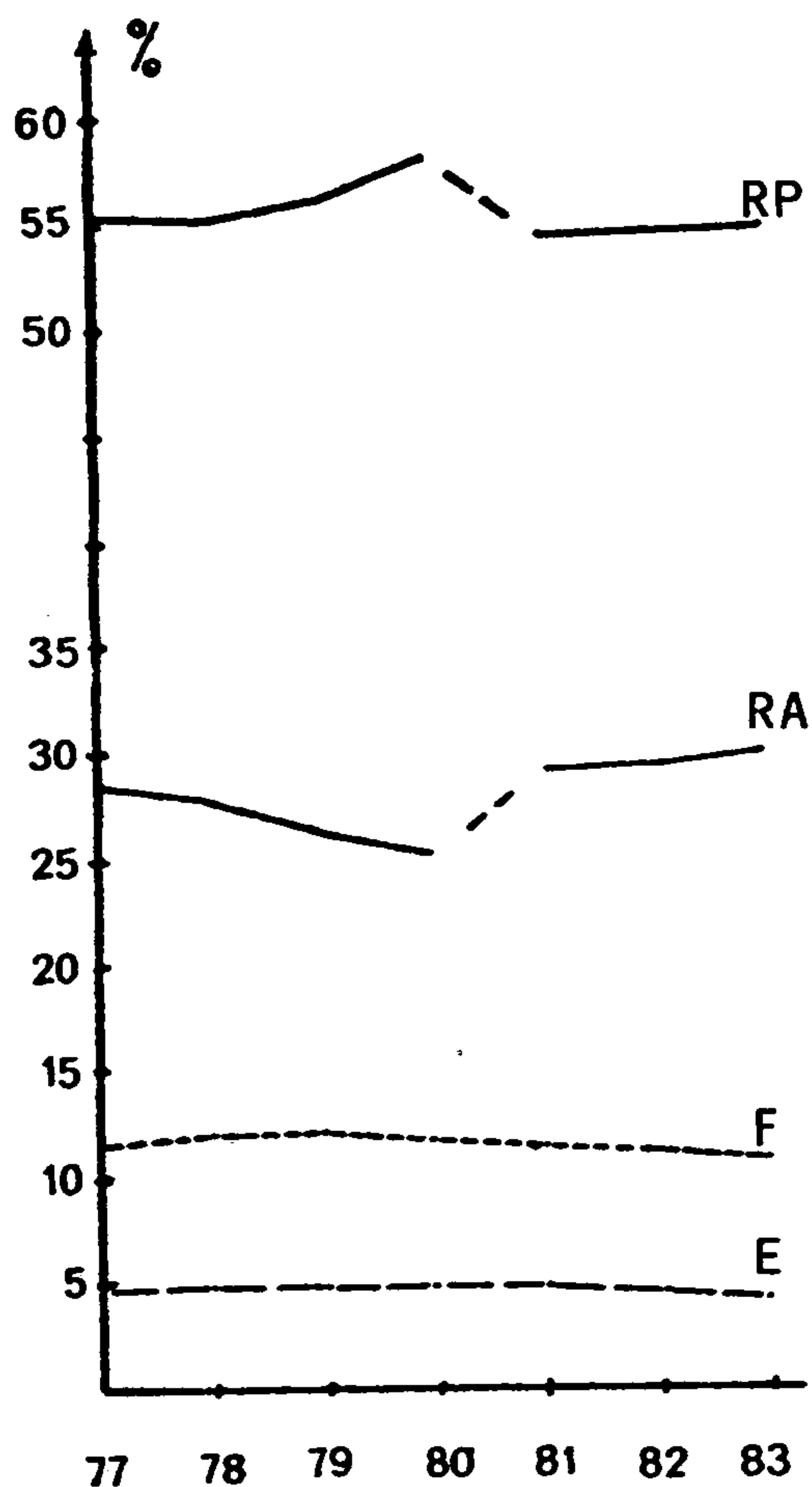
Nous nous trouvons confrontés à un problème relativement comparable à celui rencontré dans le paragraphe précédent:

- l'effet cumulé, et cette fois-ci certain, d'une crise du fret et d'un large mouvement de libéralisation des transports routiers

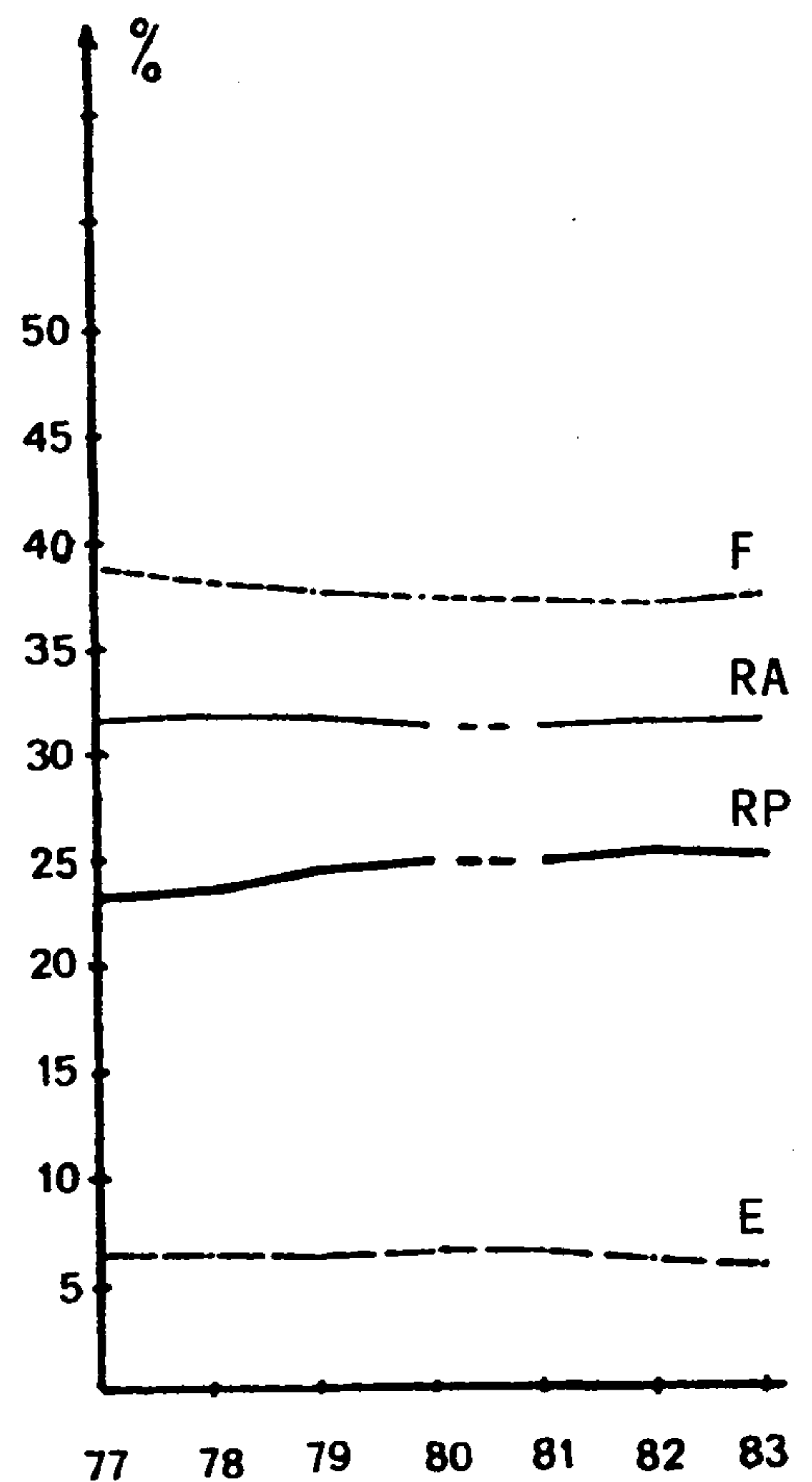
- la possibilité de s'appuyer en matière de transport routier sur deux sources d'informations parfois contradictoires, avec dans un cas une double rupture de comptabilisation en 1981 et 1983, dans l'autre une rétopolation (nouvelle base 1983) qui révèle des écarts avec la précédente dépassant parfois 30%.

Rappelons qu'à très court terme, c'est-à-dire entre 1980 et 1982, la voie d'eau et le chemin de fer perdent respectivement 18,5% et 17,3% des volumes transportés, et 16,5% et 12,3% des T.Km réalisées. Ces résultats plus défavorables que ceux que connaît la route à la même époque, laissent supposer que l'effet de la crise sur ces deux modes s'est trouvé amplifié par les mesures libérales de l'époque. Peut-on dire à l'inverse que la libéralisation a été profitable au transport routier?

S33 Répartition modale
toutes distances
(Tonnes: %)



S34 Répartition modale
toutes distances
(T.Km: %)



A la seule vue des chiffres généraux de répartition modale, on serait tenté de répondre par l'affirmative. Mais ne serait-ce pas faire peu de cas des transformations que l'expérience libérale a pu induire sur le fonctionnement interne du mode routier et plus spécialement sur le régime de compte d'autrui?

Une grande part de notre travail sera consacrée dans la Partie II à ce dernier problème.

Pour l'instant nous allons essentiellement nous appesantir sur les évolutions de court terme qu'ont connues respectivement le transport routier pour compte propre et le transport routier pour compte d'autrui.

S35 Volumes transportés en
Longues distances par
(Tonnes: Millions)

S36 Trafics routiers
Longues distances
(T.Km: Milliards)

Légende:

RA = transport Routier pour compte d'Autrui

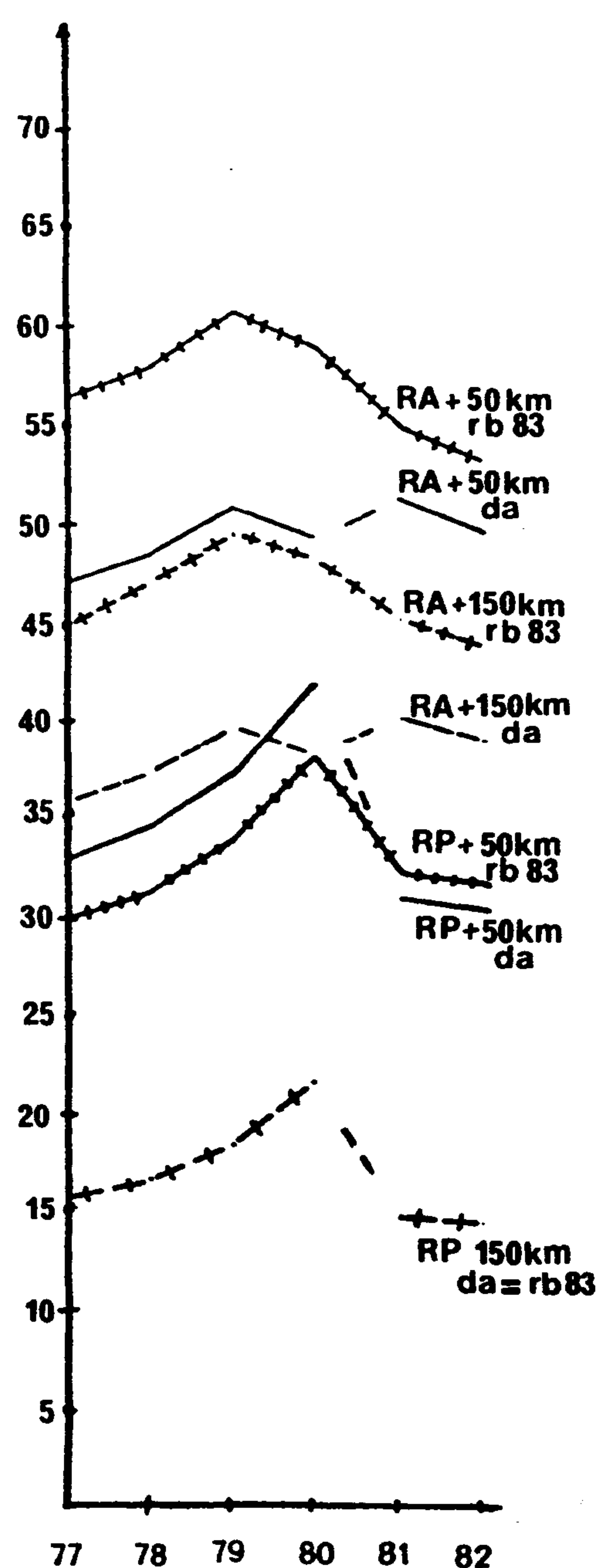
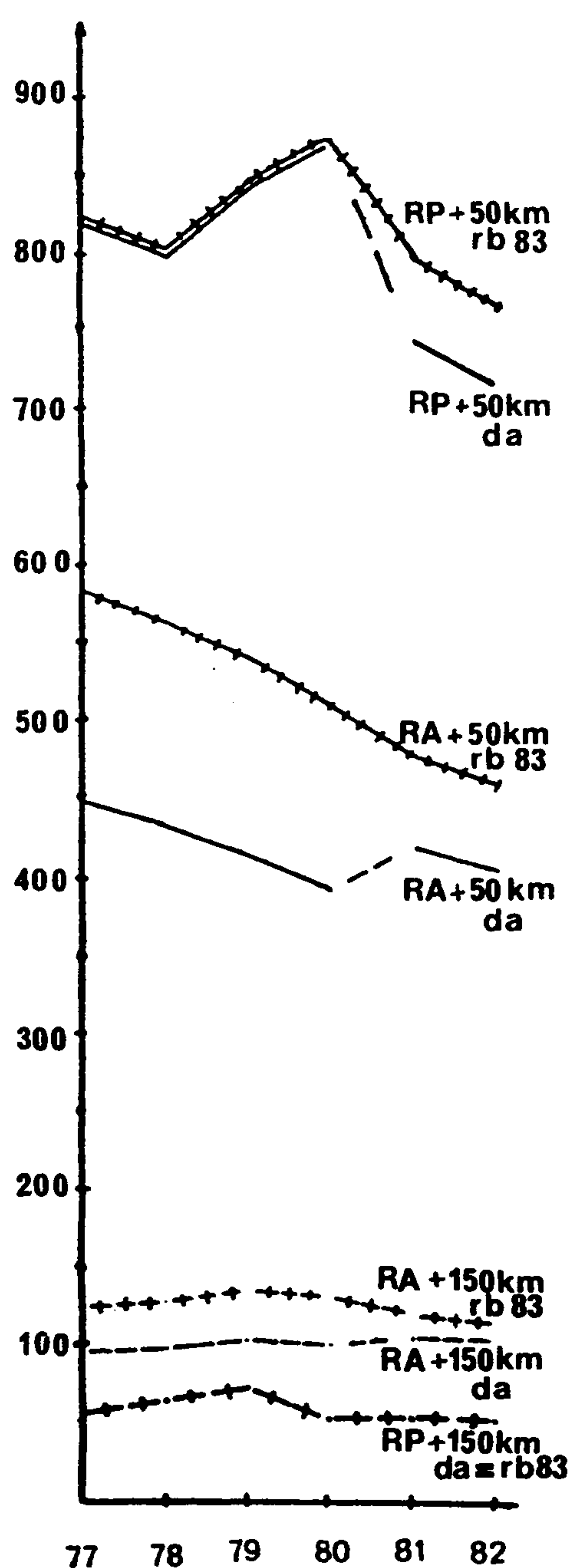
RP = transport Routier pour compte Propre
de plus de 6,6 tonnes

+ 50Km = effectué à plus de 50 kilomètres

+150Km = effectué à plus de 150 kilomètres

rb 83 = après rétopolation sur la base de
la dernière nomenclature de 1983

da = données annuelles fournies par
l'ancienne nomenclature



La phase 77-80 fait apparaître une tendance à l'aggravation de la crise du fret en transport routier public, contre une reprise en 1978 pour le compte propre. On peut considérer que les deux phénomènes sont intimement dépendants.

Suite aux mesures de libéralisation et à l'impact cumulé de la seconde crise économique de 1979 sur les transports de marchandises, on constate une chute importante des tonnages transportés en compte propre en 1980. Celle-ci se prolonge les deux années suivantes.

En transport pour compte d'autrui, l'interprétation est plus délicate. Avec la série rétropolée, on n'observe rien de particulier au niveau des tonnages: leur décroissance se poursuit au rythme des années précédentes. En ce sens la nouvelle crise n'aggrave pas spécialement la situation, et la libéralisation n'a guère d'effet à court terme sur le transport routier public, si ce n'est celui d'éviter l'ajout brutal de difficultés conjoncturelles aux difficultés structurelles qu'il connaît déjà. Les chiffres des flux à plus de 150 Km, tirés de cette série rétropolée, laissent même apparaître, contrairement aux trois années précédentes (légère augmentation), une réduction du volume traité en longue distance. Les effets de la crise sur la longue distance n'ont-ils pas pu être complètement amortis par les mesures libérales.

Cette analyse est confirmée par les données portant sur les T.Km. En parfaite opposition avec les tonnages, les résultats des T.Km n'avaient pas cessé de croître depuis 1975. La chute sera intense à partir de 1979 et régulière jusqu'en 1983. C'est, semble-t-il, l'effet direct de la crise. En l'occurrence la libéralisation n'a pas été d'un grand secours pour le transport routier professionnel. On ne perçoit d'ailleurs aucune différence entre les résultats sur longue distance (acheminement à plus de 150 Km) et ceux concernant l'ensemble du trafic.

La réaction du compte propre en matière de T.Km apparaît plus violente que celle du compte d'autrui en 1980, mais elle se stabilise beaucoup plus rapidement en 82 et 83. Ce mécanisme renvoie davantage à un processus d'évolution sous contrainte qu'à un processus rationnel de modification du choix modal ou de simple changement de régime de transport routier.

Les informations synthétiques que nous venons d'apporter sur la répartition modale et surtout "régimale", à l'occasion de ce regard centré plus spécialement sur les impacts à court terme de la réglementation, montrent encore une fois toutes les difficultés de vouloir séparer des effets relativement secondaires d'autres effets déterminants comme ceux produits en particulier par l'activité économique. C'est pour cette raison qu'avant d'adopter une démarche plus axiomatique et prospective, nous allons dresser un rapide panorama des contextes macro-économiques qui ont largement participé aux transformations de la répartition modale en transports terrestres.

23. Les étapes économiques.

Notre but n'est pas de livrer ici un commentaire détaillé des évolutions macro-économiques sur les 30 dernières années. Le temps et les moyens ne le permettent pas.

L'objectif consiste simplement à montrer combien les modifications radicales des conditions économiques contribuent à transformer les rapports modaux existant dans les transports terrestres de marchandises. Cela peut justifier que les conceptions d'organisation en la matière soient modifiées.

En effet, supposer qu'une politique des transports de marchandises, et en particulier la conception réglementaire qui l'accompagne, conserve son entière légitimité nonobstant de telles évolutions économiques, n'est pas sans poser un redoutable problème de fond.

C'est pour mieux prendre en compte cette dimension que nous avons voulu analyser la répartition modale à travers les étapes du développement qu'a connu l'Economie française sur plus de trois décennies.

La périodisation que nous avons retenue est la synthèse d'une réflexion sur l'évolution des paramètres suivants:

- évolution démographique et données générales portant sur les facteurs de production Travail et Capital
- équilibre général de la production
- évolution de la valeur ajoutée, perçue globalement et à travers quatorze secteurs de l'économie nationale
- développement global du commerce extérieur, et analyse détaillée par nature de produits. Prise en compte de l'influence respective des volumes et des prix
- variation des coûts des facteurs de production (Travail et Capital). Evolution des indices de prix de production, de consommation intermédiaire et de consommation finale.

L'ensemble de ces informations est présenté synthétiquement en annexe sous forme d'une série de graphiques.

Trois grandes étapes homogènes et cohérentes se dégagent, avec à l'intérieur une décomposition souvent pertinente en deux sous-étapes:

Etapes	Sous-étapes	Caractérisations économiques
1954-1963	1954-1959 } 1959-1963 }	La croissance "harmonieuse" par "l'intérieur".
1963-1974	1963-1968 } 1968-1974 }	La croissance "explosive" par "l'extérieur".
1974-1984	1974-1979 } 1979-1984 }	La double "double crise".

Notre réflexion s'attache à caractériser au mieux les différentes périodes économiques dans la perspective d'éclairer et de typer les situations respectives des modes de transports terrestres.

231. L'étape 1954-1963.

Le volume de la population active n'est jamais supérieur à 20 millions d'individus tout au long de cette période. Le niveau est quasiment stationnaire à l'exception d'une vive mais éphémère croissance en 1957 à laquelle se trouve associé le plus faible taux de chômage (0,7%) que la France ait connu. En regard, la population totale a bénéficié d'un taux de croissance annuelle moyen de 1,2%, très nettement supérieur à ceux des périodes suivantes et à la moyenne générale des trente dernières années, qui est de 0,8%.

L'évolution du taux d'activité, expliquée par le double phénomène précédent et illustrée au moyen de la courbe C12 qui figure en annexe, rend parfaitement compte des conditions socio-économiques de base de cette époque.

Celle-ci apparaît, a posteriori et sous l'angle purement macro-économique, comme une phase de développement d'où sont largement absentes toutes contraintes en matière d'emploi et de prix.

Mise à part une tension sur le "prix du capital" (taux de base bancaire) et sur les "prix énergétiques", à la fin des années 50, liée aux opérations militaires engagées sur les territoires extérieurs à la métropole, l'impact de la variable "prix", aussi bien au niveau de la consommation que de la production reste sans conséquence majeure sur le fonctionnement de l'économie française.

Une caractéristique fondamentale de l'époque concerne le rythme d'accroissement "capitalistique" de notre économie. Celui-ci, mesuré par le taux d'évolution du "patrimoine de capital", est le plus faible des trois périodes considérées: moyenne annuelle (MA) de 3,5% entre 54 et 63, contre 4,5% en moyenne annuelle sur trente ans.

A l'exception des années 58-59-60, les flux d'investissements des secteurs de production (Sociétés, Quasi-Sociétés et Entreprises Individuelles) s'accroissent régulièrement au rythme de 7,8% l'an, ceux des désinvestissements ou déclassements aussi, mais à un taux bien plus faible de 3,2%.

Au niveau de l'équilibre général de l'économie française, on constate que la variable "investissement" (FBCF) se développe à un rythme légèrement plus soutenu que celui de la variable "échanges extérieurs" (7,9% en MA contre 7,4%). Le phénomène se modifiera au cours de la période suivante, et plus particulièrement après 1968.

Dans les échanges extérieurs, le solde des exportations sur les importations est positif entre 1959 et 1963, c'est-à-dire sur la seconde demi-étape, et cela assez nettement, ce qui contribue à l'obtention d'un bilan globalement excédentaire sur les dix années. Ce dernier résultat ne saurait amener à la conclusion que l'économie française de l'époque est déjà largement internationalisée. La France est en phase d'extension et de redistribution de ses relations extérieures, mais elle est encore fondamentalement imprégnée par une logique de développement interne intensif.

Même si la variable "consommation finale" s'accroît d'une façon moins vive que les deux variables précédentes sur l'ensemble de la période (4,7% en MA), et même si on décèle les germes d'un changement structurel à partir de 1960, cela ne remet pas en cause la thèse précédente, car comparé au volume des consommations finales, celui des échanges extérieurs ne représente encore que 27,3% en 1963.

Caractéristique intéressante à signaler pour l'époque, mais sans autre moyen de validation scientifique que le recours au principe non explicatif de corrélation, on observe une dynamique de croissance des régimes de transport terrestre calée de la façon suivante sur certaines variables macro-économiques. Le cumul du fret ferroviaire et fluvial est identifiable à l'évolution des données du commerce extérieur, l'adjonction des quantités transportées en régime routier de compte d'autrui donne une approximation valable de la courbe de FBCF, enfin la courbe de trafic total, après intégration des frets transportés en compte propre par la route, peut être rapprochée de celle qui retrace le développement de la consommation finale.

Ces éventuelles macro-liaisons, entre l'économie générale et l'économie des transports de marchandises, ont pu être le reflet d'une certaine forme de déterminisme économique provisoire, lié à la phase de développement considérée. A ce titre, les écarts entre l'évolution d'un régime de transport et l'évolution d'un agrégat corrélé pourraient s'interpréter en terme d'influence exogène, et en particulier réglementaire. Cette méthode, pour stimulante qu'elle soit, reste encore problématique, quant aux conclusions susceptibles d'être tirées. En particulier, la production,

l'affinement et le traitement des données revêtent une dimension capitale avant même d'envisager une quelconque confirmation de l'interprétation initiale.

En définitive, la période 54-63 est marquée par une croissance "harmonieuse", non pas au sens d'un l'idéal ou d'une perfection, mais simplement au sens d'un "arrangement", c'est-à-dire d'un compromis satisfaisant car en partie maîtrisé et limité.

Dans ces conditions la réglementation des transports de marchandises n'est pas encore jugée, par les modes concernés, comme un frein à l'expansion: d'ailleurs l'expansion n'est pas vraiment la caractéristique principale de cette première étape mais davantage celle de la seconde.

232. L'étape 1963-1973.

Si cette étape est parfaitement et globalement distincte des deux autres qui l'encadrent, elle renferme tout aussi distinctement deux sous-périodes, quasiment équivalentes par la durée et séparées par une phase transitoire de deux ans (68-70).

Perçue au seul niveau macro-économique, l'inflexion 68-70 semble dans bien des cas marginale puisqu'elle ne débouche pas directement sur une remise en cause fondamentale des caractéristiques de la première sous-étape.

Toutefois, et a posteriori, elle apparaît largement annonciatrice des déboires de 74-75. Pour certains agrégats elle prend déjà les allures d'une modeste réplique anticipée des évolutions qu'ils auront à subir par la suite, tandis que pour d'autres, elle n'est que l'accentuation des tendances qu'ils ont déjà connu entre 1963 et 1968.

Etape charnière, au double visage d'un passé remodelé côtoyant un futur seulement esquissé, cette phase 68-70 est maintenant reconnue par de nombreux économistes comme le réel creuset des phénomènes qui rendront la crise apparente en 1973-74.

L'inflexion inchoative des années 68-70, si elle se révèle à court terme marginale sous l'angle macro-économique, doit cependant être considérée dans le cas présent comme le signal avant-coureur de modifications importantes aussi bien en termes macro-économiques qu'en termes micro-économiques.

Au niveau des données factuelles il importe de signaler que le taux de population active totale varie très peu tout au long de la période. Il reste compris entre une valeur minimale de 42% et une valeur maximale de 43%. Ce résultat est dû au fait que la population active totale s'accroît au même rythme (+0,7%) que celui de la population totale (+0,8%).

En vertu des remarques faites précédemment, il s'avère indispensable de préciser que cette apparente stabilité générale du taux d'activité total laisse transparaître une rupture avec la tendance de réduction observée depuis 1954. L'augmentation relativement forte de 1968 à 1970 débouche sur un état qui restera stationnaire jusqu'en 1975. La rupture est concomitante avec le commencement d'une phase de réduction du temps de travail moyen, elle-même synchrone avec le début d'une augmentation structurelle du taux de chômage.

Cette tension sur l'emploi, qui apparaît vers 1968 s'accompagne simultanément d'une tension assez forte sur le coût du crédit. Une tension apparaît aussi à travers l'accroissement des taux de salaires, mais dans une proportion moindre quand on tient compte de l'évolution que connaîtra ce paramètre après 1974. Ce dernier jugement s'applique aussi parfaitement à l'évolution que suivent les prix des produits énergétiques. Par contre il n'en est rien pour les indices classiques de prix à la production et de prix à la consommation, qui ne relateront les tensions qu'à partir de 1973-74.

L'analyse de l'équilibre général des biens et des services permet de déceler les changements structurels qui se produisent au cours de la période.

La production, évaluée à l'aide du PIB s'accroît en moyenne de 5,5% l'an jusqu'en 1973. Rappelons à cette occasion que l'accroissement des tonnes transportées "toutes distances confondues" par tous les modes de transports terrestres est de 4,9%. Sur toute la période 54-83, il n'existe pas d'autre intervalle de 10 ans qui fournisse une telle progression.

A travers cette croissance de la production française on distingue parfaitement les deux sous-périodes déjà évoquées.

La phase 1963-1968 connaît un taux de croissance moyen de 4,8% qui n'est que le prolongement de la tendance qu'on observe au sortir des trois années perturbées que la France a connues entre 1957 et 1960.

Le taux de croissance moyen va ensuite atteindre 6,2% entre 1968 et 1973. Les raisons de cette évolution sont parfaitement identifiables. Nous y avons déjà fait allusion. L'année 1968 marque effectivement une inflexion positive dans le développement du commerce extérieur français. Si le taux de croissance annuel moyen des échanges de la France avec le reste du monde était déjà élevé (9,4%) entre 63 et 68, il va s'amplifier entre 68 et 73, et passer à 13,8%.

A titre de comparaison, signalons que la consommation finale et l'investissement ont progressé au rythme respectif de 5% et 7%. Les flux d'investissements ont donc été moins moteurs que les flux du commerce international, ce qui distingue globalement cette étape économique de la précédente.

Pour être plus précis, le taux d'investissement va même se réduire au cours de la seconde sous-étape: il passe de 7,7% à 6,8%. Ce ralentissement est le signe d'une transformation des poids respectifs de certaines formes d'investissements.

L'investissement des ménages, qui correspond essentiellement à des emplois à vocation d'habitat, va nettement marquer le pas en chutant de 11,1% à 6,8%. Le contraste le plus saisissant est cependant à mettre à l'actif de l'évolution respective du "secteur public" et du "secteur privé", comme le montre le tableau suivant qui compare les Taux de Croissance Moyens Annuels (TCMA) entre les agents du secteur productif et l'agent "Administration publique". Pris dans leur ensemble, rappelons que les deux domaines contribuent aux 3/4 de la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF).

Milliards F70	Sociétés.Quasi-Sociétés Entreprises Individuelles		Administration Publique	
-FBCF-	Données	TCMA	Données	TCMA
1963	67,8		19,2	
		+6,1%		+7,9%
1968	91,0		25,7	
		+6,6%		+2,3%
1973	125,1		28,8	

L'investissement industriel s'accroît au cours de la deuxième sous-période, tandis que la participation de l'Etat à la FBCF se réduit fortement.

Même si le dynamisme du secteur industriel mesuré à travers son dégagement de valeur ajoutée est une donnée permanente de la phase 1954-1974, il est bon d'insister sur le fait qu'il s'est intensifié en France juste avant la crise. Ainsi celle-ci ne peut pas être directement interprétée comme l'étape ultime d'un processus de lente dégradation du pouvoir productif de ce secteur. Au contraire, son évolution s'apparente davantage, ex post, à un mécanisme de "surchauffe" sectoriel qui provoque une rapide déstabilisation des structures économiques et qui conduit à un arrêt brutal de la croissance.

A regarder de plus près les valeurs ajoutées dégagées par les cinq grandes branches industrielles de la nomenclature en sous-secteurs U de la Comptabilité Nationale (cf. annexe VII C32 p.281), on constate que les accroissements les plus significatifs, entre avant et après 1968, sont d'abord attribuables à l'Industrie des Biens d'Equipements (IBE), plus spécialement aux équipements professionnels et aux véhicules automobiles, et ensuite à l'Industrie des Biens Intermédiaires (IBI). L'Industrie des Biens de Consommation Courante (IBCC) conserve quant à elle le même profil de développement.

Milliards F70 -Valeur Ajoutée-	IBI (U04) Données TCMA	IBE (U05) Données TCMA	IBCC (U06) Données TCMA
1963	40,3	36,2	31,0
	+6,9	+7,5	+5,3
1968	56,2	52,0	40,1
	+8,0	+9,5	+5,4
1973	82,4	81,7	52,2

Si on analyse attentivement l'évolution de la valeur ajoutée produite par les autres grands secteurs de l'économie nationale, entre les deux sous-étapes, on n'observe guère d'inflexions franches ailleurs que dans deux secteurs: celui des "Services marchands" et celui des "Transports et Télécommunications".

Milliards F70 -Valeur Ajoutée-	Données 1963	TCMA 68/63	Données 1968	TCMA 73/68	Données 1973
U01 Agriculture, Sylviculture, Pêche	44,0	+2,9%	50,8	+1,4%	54,5
U02 Industries Agro-Alimentaires	18,0	+7,6%	26,0	+7,7%	37,6
U03 Distribution, Production d'Energie	20,6	+7,0%	28,9	+8,0%	42,5
U07 Bâtiment et Génie Civil	39,4	+6,1%	52,9	+3,2%	61,8
U08 Commerce	57,2	+4,9%	72,8	+5,4%	94,5
U09 Transports et Télécommunications	29,5	+4,7%	37,2	+6,6%	51,1
U10 Services Marchands	75,4	+3,5%	89,4	+6,5%	122,3
U11 Crédit-bail et Location Immobiliers	28,7	+6,7%	39,6	+6,8%	55,0
U12 Assurances	2,4	+9,6%	3,8	+8,1%	5,6
U13 Organismes Financiers	9,4	+9,1%	14,5	+10,2%	23,6
U14 Services Non Marchands	68,6	+3,1%	79,9	+2,9%	92,1

Dans les "Services marchands" l'augmentation du taux de croissance moyen entre la phase 63-68 et la phase 68-73 est de 85,7%, et dans les "Transports et Télécommunications" elle est supérieure à 47%.

Ces deux secteurs fournissent une bonne illustration des transformations socio-économiques qui s'engagent: les activités "tertiaires", malgré le flou conceptuel qui les recouvre, s'intensifient nettement en milieu de période.

Ce résultat ne doit pas faire oublier pour autant qu'en terme de valeur ajoutée globale, et compte tenu des découpages de la Comptabilité Nationale, les deux postes les plus "producteurs" (mais peut-être pas les plus "productifs" au regard des facteurs de production utilisés) sont dès avant la décennie 60 les secteurs U10 "Services marchands" et U14 "Services non marchands".

Comme le premier renvoie à la sphère de l'économie privée et le second à la sphère de l'économie publique, il est intéressant de préciser les évolutions respectives qu'ils connaissent sur la période.

Rappelons d'abord qu'entre 1959 et 1962 les niveaux absolus de valeur ajoutée dégagée par ces deux secteurs étaient relativement proches. L'écart, en moyenne cumulée sur les quatre années en question, n'était que de 3,4%. En fin de seconde période, c'est-à-dire entre 1971 et 1974, le même écart se trouve multiplié par dix: ainsi les services "privés" ont largement supplanté les services "publics". Les services non marchands se sont développés au rythme uniforme de 3% l'an en moyenne. Les services marchands ont connu dès le début des années 60 un rythme un peu plus soutenu de 3,5% qui s'est nettement accéléré à partir de 1968 puisque celui-ci a atteint 6,5%.

L'autre fait significatif, en terme d'inflexion sur la période, concerne la croissance du secteur "Transports et Télécommunications" (U09). Bien que cet agrégat comptable pose quelques problèmes pratiques d'homogénéité et de transparence, on doit le considérer comme doublement révélateur des transformations de l'époque.

Il est d'abord révélateur du rôle accru joué par les transports parce que la croissance du poste U09 s'explique avant tout par un développement des activités de "Transports".

Il renferme ensuite une information de nature prémonitoire. En effet, en 1974, à la fin de la période, les "Télécommunications" viendront relayer les "Transports" pour continuer à faire de cet agrégat un pôle productif dynamique. Le dynamisme se démontre aisément en rappelant que le secteur U09 est passé de la 10ème à la 7ème place des 14 secteurs de production entre la fin des années 50 et la fin des années 70.

Il ne fait aucun doute que le fort développement des transports de marchandises réalisé en partie entre les années 63-66 et surtout entre les années 68-74, a largement contribué à produire ce résultat. Il suffit de se reporter au schéma retraçant l'évolution des transports terrestres français sur 30 ans (cf. annexe VI p.199) et aux informations déjà données dans ce

document, pour comprendre que les activités de transport de marchandises ont fait un énorme bon en avant, essentiellement à travers l'extension du mode routier.

Mais ce résultat est une conséquence directe du contexte économique particulier de l'époque. Ce sont les formes nouvelles prises par l'activité économique générale qui ont rendu possible ce développement. L'accroissement du commerce international, et communautaire en particulier, se trouve au coeur du processus, et peut-être même à son origine.

L'impact du commerce extérieur sur le domaine des transports a pu parfois s'établir de façon directe: ouverture, pour des produits existants, de nouveaux marchés qu'il faut "physiquement" desservir. Mais il a pu dans bien des cas agir sur celui-ci de façon totalement détournée en orientant l'économie nationale vers certaines stratégies, pratiques et comportements généraux qui ont pu, à leur tour, avoir des conséquences directes sur les transports de marchandises. Nous ne prendrons que deux exemples pour conclure ce paragraphe et pour illustrer nos propos.

Le développement des industries agro-alimentaires a coïncidé avec l'intensification du commerce extérieur. Comment ne pas voir, au moins en partie, derrière ce phénomène et pour le cas particulier de la France une stratégie d'exploitation des richesses agricoles adaptée aux contraintes de l'exportation. Ainsi en transformant ou simplement en donnant des raisons concrètes pour transformer les conceptions en matière de production agricole, le commerce international a eu indirectement des effets sur le marché des transports et dans le cas présent sur la mise au point de techniques de transport appropriées (véhicules frigorifiques, isothermes, etc.).

Le fort développement des organismes financiers tout au long de la période 63-74 a pu se justifier par l'encourageante perspective d'un développement des affaires impulsé par l'extension du commerce international. Le contexte était à la fois favorable aux emprunts et aux prêts. Les comportements micro-économiques de certains agents ont pu s'en trouver avantagés contrairement à la logique macro-économique de certains autres. C'est le cas en matière de transport. Qu'il s'agisse des sociétés de transport routier public ou des sociétés industrielles de production, les entrepreneurs ont eu la possibilité de trouver plus facilement les moyens de financer leur matériel de transport. Dans le contexte déjà évoqué du développement du secteur industriel automobile (U05C), il était logique que le transport routier en bénéficie. La nécessité macro-économique d'assurer des débouchés à ce secteur industriel a contribué à rendre les pouvoirs publics plus laxistes en matière de réglementation des transports. Ils n'ont toutefois pas été jusqu'à modifier des principes de base qui pouvaient encore se justifier au regard d'autres raisons macro-économiques apparemment aussi valables que la précédente.

233. L'étape 1974-1984.

Il ne fait aucun doute que la caractéristique macro-économique fondamentale, qui oppose cette étape aux deux précédentes, porte sur le double accroissement important et simultané des prix et du chômage.

Le taux de chômage augmente en effet de 13,3% en moyenne annuelle sur la période, avec deux années particulièrement néfastes:

- 1975, premier impact violent de la crise économique sur le marché du travail. Le nombre des chômeurs s'accroît presque de moitié en un an.
- 1984, augmentation de 16,9% en un an. Ce chiffre apporte la preuve que le chômage est devenu un paramètre structurel de l'économie française. Toute dynamique de résorption ne peut s'inscrire que dans une perspective de long terme.

Il faut ajouter que l'extension du chômage est fortement corrélée, en France, au mouvement de réduction de la durée du temps de travail.

Ce phénomène traduit toute l'ampleur de la crise qui réclame à la fois une diminution des effectifs employés et une diminution du temps que ceux-ci consacrent à leur travail.

Ces considérations tendent à prouver que la crise de l'emploi n'est pas principalement l'effet d'un désajustement entre le profil professionnel de l'offre de travail d'un côté, et les caractéristiques de la demande de travail de l'autre. Les explications sont plus complexes car les causes sont plus profondes et plus mêlées les unes aux autres.

Conséquence du chômage, le taux de population active occupée se réduit beaucoup, surtout en fin de période, et ceci malgré une très faible augmentation de la population totale résidente (0,5% d'accroissement annuel moyen entre 1974 et 1984). La France se trouve ainsi, en 1984, dans la situation où les individus qui disposent d'un travail ne représentent que 39% de sa population, contre 45% en 1954.

Si au terme des dix années de difficultés économiques, l'indicateur du chômage continue de faire planer des doutes sur les échéances de sortie de crise, les indicateurs de prix se sont, quant à eux, déjà stabilisés dans de nombreux pays développés.

Tel n'est pas le cas en France en 1984. Avec un taux d'inflation de 7,4%, la France connaît encore une tension sur les prix, qui est comparable à celle qui s'est mise en place au début de la crise, en 1973. Le chiffre de 5% pour l'année 1985 laisse cependant conjecturer de meilleurs résultats pour l'avenir.

Il est un fait qu'en France, la crise fut surtout perçue au départ à travers l'effet "prix": la réalité veut qu'elle soit davantage perceptible de nos jours à travers l'effet "chômage".

La logique de "l'apparence" explique tout à fait cette fixation des esprits sur le facteur prix qui fourvoiera plus d'un observateur. Il est vrai que l'importance de l'augmentation brutale de certains prix en 1974 pouvait laisser penser que ceux-ci étaient à l'origine de la crise. Avec le recul, on a appris à voir, au-delà de ces perturbations bien réelles, la manifestation révélatrice de tensions qui pré-existaient par ailleurs.

Rappelons simplement pour mémoire qu'en 1974, l'indice des prix de gros énergétiques augmente de 45,2%, celui des matières premières de 33,7%, celui des prix de gros industriel (autres que les matières premières) de 27,6%, enfin celui des prix à la consommation de 13,7%.

De 1975 à 1979, le taux de progression annuel moyen sera de 9% pour l'ensemble des prix de gros industriel, 9,5% pour les prix à la consommation et 10% pour les prix de gros énergétiques.

Les prix vont connaître une nouvelle flambée au cours de la période 80-81. C'est la traduction de ce que certains ont appelé le seconde choc pétrolier, qui est en fait l'expression d'une deuxième étape du même processus de crise. Elle correspond à un réajustement des évolutions respectives de certains prix. Ainsi la moyenne sur les deux années laisse nettement apparaître une très forte augmentation des prix à la consommation de +15,4% qui s'accompagne d'une croissance des prix énergétiques de +13,5% et des prix de gros industriels de +10,5%.

L'évolution au cours des trois années suivantes confirme cette phase de réajustement: la plus forte croissance est encore à mettre à l'actif des prix à la consommation (9,6% en moyenne annuelle) qui devancent les prix de gros industriels (9,3%). L'indice des prix énergétiques se réduit quant à lui fortement, avec une croissance de 6% en moyenne annuelle.

C'est en quelque sorte le "pouvoir d'achat" des ménages qui fait directement les frais de cette nouvelle opération.

C'est à bien des égards une nécessité macro-économique, si on admet que la crise a surtout affecté dans un premier temps la marge d'exploitation des entreprises. Face au renchérissement des consommations intermédiaires (matières premières et énergie), la forte hausse des coûts salariaux, principalement impulsée par l'augmentation des charges sociales, est venue réduire d'autant les résultats et la compétitivité des entreprises françaises. Le schéma C51 qui figure en annexe VII montre bien l'influence grandissante des cotisations de caractère social dans les dépenses salariales.

Les entreprises de transport routiers de marchandises n'ont pas échappé à ce phénomène. Les coûts d'exploitation en longue distance des entreprises de transport routier public, connaissent par exemple entre 1975 et 1984 une augmentation moyenne qui varie, suivant les sources utilisées, entre un minimum de +10,4% par an (Département des Transports Terrestres du Ministère) et un maximum de +12,2% (Comité National Routier).

Derrière la pure bataille de chiffres qui oppose souvent Administration et Organismes Professionnels, il est important de constater que trois postes de charges d'exploitation sont toujours supérieurs à la moyenne:

- les dépenses de carburant (mini +13,3% - Maxi +14,2%)
- les frais de personnel (mini +12,5% - Maxi +12,9%)
- les frais de route (mini +11,3% - Maxi +13,9%).

Au niveau macro-économique auquel nous nous plaçons, les évolutions observables en courte distance comme en matière de location de véhicule semblent comparables.

Il est bon de signaler que le réajustement global évoqué précédemment, entre prix en amont de la production et prix en aval, ou si l'on préfère, entre coût de revient et prix de vente, n'apparaît pas clairement dans le domaine des transports de marchandises, du moins pas à travers les chiffres statistiques officiels.

Le taux de salaire horaire s'accroît en particulier davantage après 1980 dans les transports que dans l'ensemble des activités, alors qu'on observait le phénomène inverse depuis 1973. Deux hypothèses sont alors envisageables:

-la première renvoie à la possible sous-valorisation générale des services de transport vis-à-vis des autres secteurs de l'économie. Leur forte dépendance vis-à-vis du contexte économique contribue à en faire un secteur dominé plus que dominateur. Dans ces conditions il se crée souvent un déphasage temporel entre ce qu'on observe au niveau général de l'économie et ce qui se passe dans le domaine particulier des transports. Le retard systématique des ajustements tarifaires en matière de TRO en fournit une illustration parmi d'autres

-la deuxième hypothèse est d'ordre méthodologique. Il est possible que face aux transformations des pratiques de transport engendrées par la crise, les données statistiques générales soient impropres à rendre compte explicitement des nouveaux mécanismes en vigueur. La "fraude" à la tarification et la "sous-traitance" sont des exemples révélateurs. Dans le premier cas la réalité est occultée par les données officielles d'évolution des prix; dans le second cas, la réalité du terrain pose des problèmes d'interprétation des résultats statistiques produits par ailleurs.

S'il n'est pas toujours facile de préciser la forme exacte des relations qui s'établissent entre l'évolution économique générale et l'évolution particulière du secteur des transports de marchandises, il est quand même possible, dans le cas présent, d'utiliser les informations à caractère macro-économique pour essayer de saisir les raisons qui font que la double crise économique de 73-74 et de 79-80 se double d'une double crise du transport de marchandises: la crise des transports intérieurs et la crise des transports internationaux qui, bien évidemment, ne sont pas indépendantes l'une de l'autre.

Il est clair que la double temporalité de la crise économique s'est traduite dans chaque cas par une inflexion du rythme de croissance global de la production nationale.

La courbe consacrée à l'évolution de l'équilibre général des biens et des services fait d'ailleurs apparaître en arrière-plan une absence totale de croissance des investissements en francs constants 70. C'est peut-être la caractéristique économique la plus fondamentale de toute cette phase 1974-1984.

Malgré une volonté de dépassement de la crise par la recherche d'une intensification des échanges internationaux, on constate que le rythme de croissance en volume du commerce extérieur français entre 1974 et 1984 s'est réduit des 2/3 ou presque, par rapport à celui que la France a connu entre 1968 et 1974. Il avoisinait alors les 13% en moyenne annuelle.

S'il est vrai qu'un taux de croissance annuel moyen de 4,7% peut difficilement être considéré en soi comme problématique, il faut mesurer jusqu'à quel point il dissimule un lent mais réel amortissement du dynamisme des échanges extérieurs. L'évolution s'est faite par seuils. Les lignes de ruptures sont celles des années de récession. On est ainsi passé successivement d'un taux de croissance de 12,8% entre 68-74, à un taux de 8,2% entre 74-80, puis à un taux de 2,9% entre 1980 et 1984.

Pour effective qu'elle soit, cette dégradation a quand même conduit à accroître structurellement le poids et le rôle du commerce extérieur dans la réalisation de l'équilibre général de l'économie française.

En 1984, les "échanges extérieurs" atteignent un volume qui, comparé à celui que connaît la "consommation finale", représente 63,9%. La même comparaison établie en 1963 avait fait apparaître un rapport de 27,3%. Les conditions de l'équilibre général se sont donc radicalement transformées. L'économie française est devenue profondément internationale. C'était une contrainte qui n'avait rien de nécessairement avantageux: les déficits chroniques de la balance des paiements sont là pour le prouver.

En toute logique, et relativement au contexte général, une telle évolution n'a pu être que profitable au secteur des transports. On pourrait craindre, dans un premier temps, qu'un simple maintien en l'état des conditions d'équilibre (probable compte tenu des récentes inflexions) ait des conséquences préjudiciables sur le transport de marchandises, dans la mesure où les principales évolutions ne seraient plus d'ordre quantitatif mais simplement qualitatif.

Mais si on observe attentivement, dans un deuxième temps, l'évolution du transport de marchandises sur la période 75-84, on est frappé par sa nette stagnation. Après 1980, le fret va même connaître une phase de réduction. Le transport n'a donc pas tiré globalement parti d'une intensification structurelle des échanges commerciaux de la France avec le reste du monde. Paradoxalement cet éclairage conduit à être moins pessimiste sur l'avenir, mais à être davantage attentif aux réelles difficultés qu'ont connues les transports sur la période récente.

L'explication de cette "élasticité" de développement défavorable aux transports est à rechercher dans les mutations profondes qui alimentent et que produit la crise économique actuelle.

Quand on observe les différents secteurs de l'économie française on s'aperçoit que ceux qui ont une propension à alimenter des flux de transports volumineux, pondéreux, massifs ou réguliers connaissent un relatif tassement de leur contribution à la création de valeur ajoutée sur la période 74-84. Ceci ne fait que s'ajouter à la réduction globale du rythme de croissance de la valeur ajoutée qui passe de 5,2%, pour les deux étapes 54-63 et 63-74, à 2,2% pour les années 74-84.

Ainsi l'Industrie des Biens de Consommation Courante stabilise sa production aux alentours de 50 Milliards de F70 dès 1974. De même l'Industrie des Biens Intermédiaires ne connaît qu'un très faible développement (+0,7% de TCMA) après la forte récession-reprise de 1975-1976. Quant au secteur Industriel des Biens d'Equipements, s'il connaît encore une croissance supérieure à l'indice global tous secteurs, il convient d'abord de signaler que cette croissance est trois fois moins intense que celle de l'étape économique précédente et ensuite de préciser qu'elle connaît un très net tassement à partir de 1979, puisque sur les quatre dernières années le Taux de Croissance Moyen Annuel (TCMA) n'est que de 0,5%.

Au niveau des autres secteurs pourvoyeurs de trafic, comme le "Commerce" (U08), les "Bâtiments - Travaux publics" (U07), l'"Industrie Agro- Alimentaire"(U02), la rupture avec les étapes économiques qui précèdent est encore plus nette. Depuis 1975, l'activité productive de la branche BTP s'est réduite en moyenne annuelle de -2,0%: rappelons pour mémoire que cette

activité s'était accrue au rythme moyen de +4,6% entre 1963 et 1973. C'est tout un pan de l'économie générale et de l'économie des transports qui s'affaisse.

Si le commerce est moins cruellement affecté, puisqu'il continue de dégager à moyen terme une valeur ajoutée croissante, il est néanmoins victime d'un réel essoufflement: le Taux de Croissance Moyen Annuel est respectivement passé au cours des trois étapes économiques de +8,3% à +5,0% et enfin à +1,2%.

Ce rythme de développement de +1,2% est aussi celui que suit le secteur des IAA entre 1975 et 1984. Il révèle une très nette rupture avec celui des années 63-74 qui atteignait 7,3%. Cette baisse de rythme doit avant tout être imputée à une réduction de la demande intérieure.

Face à ces secteurs, il en est deux autres qui concernent aussi les transports et qui connaissent une meilleure évolution, plus proche de la moyenne sectorielle: +2,4% pour "l'Agriculture" et +3,0% pour les "Transports et Télécommunications". Le développement de ce dernier poste ne doit pas faire illusion: il est essentiellement le résultat des efforts entrepris en France depuis 1973 pour l'amélioration des technologies de la communication téléphonique et télématique.

Les autres secteurs connaissent en général un développement nettement supérieur à la moyenne sectorielle (mis à part le cas particulier des "Assurances"), mais tous sans exception subissent une réduction de leur rythme de croissance lorsqu'on procède par comparaison avec les étapes économiques précédentes.

Les "Services Marchands" continuent à être très actifs (+3,4%), de même que les services de "Location-Crédit Immobiliers" (+5,2%) et les services des "Organismes financiers" (+3,3%).

Mais toutes ces évolutions ne sont pas directement propices à générer des volumes de fret qui puissent venir compenser les réductions observées dans les autres secteurs. Même les bons résultats de la branche "Production et Distribution d'Energie", en termes de valeur ajoutée dégagée (+5,8% de TCMA entre 1975 et 1984), ne peuvent pas être tenus pour favorables aux activités de transport de marchandises dans la mesure où, d'une part la production d'énergie nucléaire s'est fortement accrue et où, d'autre part les transports des matières premières et autres produits semi-finis échappent en grande partie aux transports terrestres stricto sensu.

L'influence de ce contexte productif général, finalement plutôt défavorable au développement des transports de marchandises se ressent largement au niveau des tonnages échangés entre la France et ses partenaires ou clients économiques étrangers. Les sources de SITRAM (Douanes) montrent qu'il faut attendre 1979 pour voir les tonnages des échanges extérieurs dépasser leur niveau de 1974.

Les perspectives de reprise seront en fait de courte durée puisque dès 1981 le fret international redescend au niveau de 1974, pour diminuer encore en 1982. Sur la période 1974-1982 le tonnages des marchandises importées se développe davantage que celui des marchandises exportées, ce qui peut en partie expliquer les difficultés chroniques du pavillon français en général, et routier en particulier. A l'exception de 1979, tous les volumes exportés sur la période seront inférieurs ou égaux à ceux de 1974. En 1982 on constate même que le volume exporté n'atteint pas celui de 1973.

La réduction du trafic d'exportation porte principalement sur les sections, 4A "déchets métallurgiques et minerais ferreux" (acheminés par le chemin de fer à plus de 90%), 6A "minéraux et matériaux de construction" (acheminés majoritairement par la voie d'eau au début des années 70, puis par la route après la crise de 1974) et sept "engrais" (transportés par le chemin de fer à plus de 80% avant 1975 et seulement à 50% après 1982). Les trois postes précédents représentaient à eux seuls 43% des volumes exportés en 1973 et n'en représentent plus que 27% en 1982.

A l'exception des "denrées alimentaires et fourrages" (1), des "produits chimiques" (8), et de certains types d'articles manufacturés (9B + 9D), qui connaissent respectivement une croissance globale de 59%, 36% et 30%, et qui arrivent à représenter 28,2% des exportations françaises en 1982 contre 17,8% en 1973, toutes les autres formes d'exportations s'accroissent de façon infime. Les trois domaines à forte croissance qui viennent d'être évoqués sont en principe des marchés du transport international favorable à plus de 50% à la route depuis déjà longtemps, et qui n'ont fait qu'accroître leur position sur la période.

En termes d'importation, et toujours au seul niveau des transports terrestres, les secteurs qui se développent le plus entre 1973 et 1982 concernant, par ordre d'importance, les "denrées alimentaires et fourrages" (+62,7%), les produits manufacturés autres que les matériels de transport et agricoles (+61,4%), les produits pétroliers raffinés (+48,3%), les produits chimiques autres que cellulose et pâtes à papier (+36,0%), les minerais (+33,6%), enfin les "produits agricoles et animaux vivants" (+26,5%).

Ces différents domaines qui représentaient 41,3% des importations avant l'étape de crise économique, en représentent 51,2% en 1982. Leur croissance a surtout été bénéfique au mode routier. Déjà dominante, avec 65% du marché des transports de ces produits en 1973, la route va voir son influence s'accroître au rythme de 5,2% l'an: en 1982 elle contrôle 71,5% de ce même marché.

Mis à part le cas des "produits pétroliers bruts" qui disparaissent du champs des transports par route, fer et eau, et le

cas des "matières premières utilisées par l'industrie chimique" dont les volumes importés par les modes terrestres se réduisent de 35%, tous les autres types de marchandises, soit 67% des importations 1973, fluctuent dans de faibles proportions et ne représentent plus que 48,3% des importations en 1982.

L'évolution qu'a connu, en France, le domaine des transports internationaux de marchandises entre les années 1974 et 1984 apporte une illustration des profonds changements économiques qui ont eu lieu au cours de la période. Elle offre d'abord le reflet d'une crise économique qui se manifeste par une réduction globale de la demande. Cet effet "quantitatif" revêt, dans le domaine des transports de marchandises, un caractère d'autant plus préjudiciable que ce secteur dispose d'une capacité d'offre structurellement difficile à moduler. Aussi la tension se porte-t-elle inéluctablement sur les prix.

Il est facile d'imaginer que, dans ce processus, les réglementations en vigueur perdent de leur crédibilité surtout si elles ne sont pas explicitement défendues. L'arbitrage par les "prix" devient le moyen le plus simple de régler l'aspect "quantitatif" de la crise en laissant s'opérer le mécanisme de convergence entre les niveaux d'offre et de demande.

Cette solution aurait certainement les vertus mécaniques bienfaisantes qu'on lui prête, s'il n'existait pas de dimension "qualitative" à la crise. Or toutes les informations macro-économiques que nous avons rassemblées dans ce paragraphe, tant au niveau de l'économie française de la production qu'au niveau des transports liés au commerce extérieur de la France, montrent bien que de profondes mutations structurelles sont en cours.

Mais les incertitudes persistent. Les fréquents atermoiements qui les accompagnent apportent la preuve que diverses perspectives et possibilités d'évolution existent. Plutôt que de découvrir sur le tard les inconvénients de certaines d'entre elles, il ne peut être que louable de chercher par avance à les connaître et à les évaluer pour mieux les maîtriser. Pour cela il conviendra de compléter l'étude statistique de la répartition modale qui vient d'être faite, par une plus grande connaissance des pratiques actuelles de transport.

3. BILAN.

Avant de passer à la deuxième partie du document nous allons essayer de présenter brièvement les raisons qui nous poussent à modifier la façon d'aborder le problème des liens entre la répartition modale et la réglementation dans les transports terrestres.

31. Apports et lacunes de l'approche statistique.

L'étude de la répartition modale dans les transports terrestres de marchandises élaborée à partir des statistiques existantes a permis de rassembler les informations indispensables à la connaissance des transformations qui se sont produites dans ce domaine. Il n'a guère été possible d'aller au-delà d'une simple exposition de faits et de chiffres.

Si l'analyse a revêtu un caractère plus descriptif que prévu, c'est en raison des difficultés rencontrées pour relier l'évolution de la répartition modale, perçue sous un angle nécessairement très macroscopique, à l'évolution réglementaire, qui dans bien des cas ne conduit qu'à de faibles modifications micro-économiques.

Il y a manifestement un écart entre "l'objet d'étude" et "la méthode".

Le bilan ne nous paraît pas négatif pour autant. Différentes sources d'informations ont été confrontées. Des hypothèses ont pu être faites au niveau des rapports modaux. Des ouvertures ont parfois été réalisées vers une nouvelle intelligibilité des phénomènes observés.

Mais, dans la grande majorité des cas, il a fallu en rester au niveau du "possible". Et si en quelques occasions le niveau du "probable" a pu être atteint, il n'a malheureusement jamais été dans nos moyens de "vérifier" ni de "réfuter" avec "certitude" les hypothèses émises.

Cette première forme d'insatisfaction méthodologique, se double d'une autre carence encore plus préoccupante.

A aucun moment, il n'a paru possible d'atteindre, à travers les données statistiques disponibles, la connaissance et la compréhension des transformations internes à chacun des modes de transports terrestres. Tout laisse supposer pourtant que les mutations décelées d'une manière globale, soit au niveau particulier des transports, soit au niveau général de la sphère économique, contribuent à une transformation du fonctionnement interne des modes de transport, lesquels conditionnent en retour les rapports modaux et donc la répartition modale.

Comment dans ces conditions, évaluer ou bâtir une politique de transport, ou même simplement connaître les effets des réglementations, si on continue à sous-estimer ce qui fait la consistance des pratiques modales par lesquelles se concrétisent les résultats en termes de répartition modale ?.

C'est pour tenter de remédier à ce problème que nous avons prévu de consacrer l'essentiel de notre effort de recherche à dégager des modèles de comportement relatifs aux principaux acteurs actuels des transports terrestres de marchandises.

32. Vers une nouvelle méthodologie.

En guise de conclusion à cette première partie, tentons de tirer succinctement les leçons des analyses précédentes.

Nous avons soumis les données statistiques dont nous disposons à des éclairages différents. Les résultats obtenus montrent bien qu'il n'est guère possible de raisonner efficacement sur des périodes inspirées des seules mesures réglementaires, pour expliquer l'évolution du secteur des transports terrestres de marchandises.

Nous avons suggéré, dans le point 11, l'idée que l'évolution du marché des transports n'est que partiellement expliquée par la réglementation en vigueur. Cette évolution est beaucoup plus déterminée par le dynamisme de l'environnement socio-économique. C'est pourquoi nous avons procédé à un découpage en conséquence qui s'est avéré plus pertinent pour l'analyse.

Nous constatons donc la difficulté d'extraire l'influence spécifique de la réglementation des effets des autres déterminants de l'évolution du secteur.

Si l'analyse des données statistiques a l'avantage de dégager les tendances lourdes des phénomènes, elle n'est pas suffisante pour faire apparaître les facteurs qui expliquent concrètement les évolutions constatées.

Cette remarque est capitale dans la mesure où la réponse à la question posée est fondée sur une analyse prospective. Il devient alors impératif de rechercher les facteurs "dynamisants" qui sont à l'origine de l'évolution du secteur. Pour parvenir à cette fin, il est important de connaître ce qui guide les acteurs dans leurs choix et l'organisation de leur activité.

Une telle connaissance des comportements des opérateurs n'est possible qu'en effectuant des enquêtes approfondies sur le terrain.

Cette approche, mise en oeuvre dans les parties suivantes de l'étude, vise à montrer qu'une nouvelle façon de penser la réglementation est nécessaire à la mise en place d'une politique de transport réellement efficace.

IIème PARTIE: A LA RECHERCHE DES FACTEURS DYNAMISANTS.

1. LE CHAMP DE L'ANALYSE: QUELQUES PRECISIONS.

11. L'interaction réglementation - choix du mode.

Les tentatives d'explication des évolutions de la répartition modale mises en rapport avec les changements introduits dans la réglementation ne nous ont pas permis de repérer clairement les mécanismes interactifs à travers la lecture et l'interprétation des données statistiques globales.

C'est dire qu'il est désormais impératif, pour progresser dans l'analyse, de nous rapprocher des acteurs eux-mêmes en travaillant sur la base d'enquêtes menées sur le terrain.

Cette constatation soulève une question préalable : doit-on et peut-on se contenter d'interroger uniquement des représentants de l'offre de transport ou uniquement des représentants de la demande de transport ?

Ne posséder que des renseignements unilatéraux ne risque-t-il pas d'occulter une partie, peut-être essentielle, de l'information utile à la compréhension du phénomène étudié, à savoir la relation réglementation-choix du mode ?

Si l'on considère que les chargeurs maîtrisent et décident du choix de leurs modes de transport en toute connaissance de cause, on admet donc implicitement qu'ils ont une idée précise des contraintes qui pèsent sur les transporteurs, en particulier au niveau réglementaire. Cette hypothèse, néo-classique, est-elle réaliste ?

Si l'on répond positivement à la question, une enquête chargeurs s'avère suffisante pour clarifier les choses.

Si l'on répond négativement, et nous optons pour cette proposition par souci de rigueur scientifique, nous devons compléter la première série d'enquêtes par une série d'enquêtes transporteurs.

C'est en effet à travers les discours des transporteurs que nous sommes le mieux à même de percevoir les aspects réglementaires qui les concernent directement. A travers l'évolution historique, actuelle et future des entreprises, nous pouvons cerner très précisément l'impact de la réglementation et celui du contexte économique. Par contre, nous n'apprenons que peu de choses sur les critères de choix du mode effectué par les chargeurs, sinon de manière dérivée. Cette carence justifie donc une démarche comparable au niveau des chargeurs.

Si l'on envisage ce seul dernier cas, nous avons une difficulté similaire à résoudre. Les chargeurs nous renseignent substantiellement sur les modalités du choix du mode, mais n'ont pas par essence à penser aux problèmes de réglementation qui ne les concernent pas directement. Une fois de plus nous ne pouvons avoir qu'une vision dérivée, fragmentée, voire déformée de la situation. L'enquête transporteurs s'impose à nouveau.

Remarquons que la relation mesures réglementaires -choix du mode ne peut être explicitée correctement qu'en combinant les deux sources d'information de manière complémentaire.

12. La liaison national - international.

L'internationalisation des échanges de biens (au niveau communautaire ou mondial) implique de plus en plus d'entreprises de production. Mais celles-ci, à de rares exceptions près, ne possèdent pas de structure spécifique pour l'international.

C'est pourquoi associer un choix modal particulier à l'international (et plus restrictivement à l'espace communautaire) n'est pas pertinent. Les logiques d'expédition des entreprises de production sont assez souvent liées à des critères de zones géographiques mais celles-là font partie, dans la grande majorité des cas, de logiques plus vastes qui intègrent l'ensemble des frets de l'entreprise. De plus, il semble que si différence de logique il y a, ce n'est pas tant au niveau de la C.E.E. qu'au niveau d'autres pays étrangers (Europe de l'Est, Tiers-Monde, Moyen et Extrême-Orient, ...).

La différence de traitement de fret existe lorsque les données politiques, économiques et sociales étrangères sont peu comparables aux mêmes données intérieures. Or pour la France, compte tenu des données géographiques, la zone longue intérieure et l'international communautaire (hormis la Grande-Bretagne et l'Irlande) sont quelque peu confondus dans le sens d'une continuité modale à travers un espace économique et politique peu différencié.

Jusqu'à présent, les mesures adoptées par la CEE en matière de réglementation dans les transports de marchandises ont, le plus souvent, consisté en des harmonisations résultant de compromis entre les Etats membres. On ne peut pas parler, à cet égard, de l'existence d'une stratégie bien précise en la matière. Restreindre ainsi le champ d'analyse ne permet pas de tirer des enseignements suffisamment riches pour apporter une aide précieuse à la décision.

Si aujourd'hui la CEE est favorable à l'élaboration d'un projet plus affirmé, on peut penser qu'elle cherche à tirer les leçons des initiatives des Etats membres en analysant les effets des modifications des réglementations intérieures sur le fonctionnement du secteur des transports.

On ne peut faire abstraction du contexte général des entreprises qui élaborent des stratégies non en fonction de l'international seul, mais globales où le national et l'international sont intimement mêlés. Peu d'entreprises de transport disposent d'un département Fret International. Il est donc pertinent de ne pas négliger l'aspect national sous peine d'une perte d'information importante.

La logique du développement de l'activité internationale est largement subordonnée à la logique de fonctionnement de l'activité nationale. On peut corroborer cette affirmation en considérant la position de faiblesse du pavillon français dans les transports internationaux routiers de marchandises.

Cette constatation n'est pas vraie pour tous les pays de la CEE. Elle reflète très exactement la situation française qui constitue notre champ d'investigation.

13. La prospective.

L'étude statistique ne permet pas d'anticiper correctement les comportements des agents économiques. Seules les enquêtes sur le terrain nous indiquent quelles sont les dispositions actuelles des transporteurs vis-à-vis de la réglementation en vigueur et à venir et celles des chargeurs par rapport à leur stratégie modale présente et future.

La prise en compte de ces éléments nous est d'un précieux secours pour étayer une réflexion de type prospectif. Toutefois, nous savons bien que les discours subjectifs sur le futur ne peuvent pas être objectivés aisément et qu'il ne peut leur être conféré aucun statut de certitude .

Malgré quelques inconvénients de ce type, ces discours font émerger des facteurs, parfois contradictoires mais révélateurs des préoccupations (difficultés et incohérences diverses) présentes des agents économiques. Par ailleurs, ils ont l'avantage d'exprimer, à l'état embryonnaire et souvent de façon confuse, des aspirations qui induiront à coup sûr les tendances lourdes de demain.

2. LES ENQUETES.

21. La méthode: trame générale.

Lors de notre réponse initiale à la présente consultation, nous avons précisé les grandes lignes de la méthodologie que nous comptons mettre en oeuvre pour répondre à une question somme toute, essentiellement prospective.

Cette méthodologie s'inspire directement de celle utilisée dans le cadre d'un contrat du programme Fast de la Commission des C.E.: après caractérisation de scénarios contrastés et établissement de modèles de comportement pour les principaux acteurs du système, l'objectif est de s'attacher à croiser systématiquement les scénarios et les modèles afin d'évaluer les avènements possibles.

L'élaboration des scénarios sera précisée dans la troisième partie de ce travail. D'ores et déjà, nous pouvons dire que ceux-ci combineront une prise en compte du contexte socio-économique et des hypothèses de réglementation dans le secteur des transports.

L'évolution des comportements des acteurs, en réponse aux différents scénarios retenus, ne peut être appréhendée qu'après avoir défini et caractérisé des comportements types. Pour repérer ces derniers, nous avons choisi une méthode d'enquête par entretiens.

Il s'agit en effet de comprendre plutôt que de compter. L'enquête ainsi conduite permet de saisir la logique d'ensemble du comportement des acteurs interviewés. C'est la raison pour laquelle des enquêtes par questionnaire fermé se révèlent inadaptées à concourir efficacement à notre objectif.

Les différents comportements mis en évidence sont tous marqués par une certaine rationalité économique, liée à un choix stratégique. Par ailleurs, ils ne sont qu'une représentation schématique, donc simplifiée, de la réalité. C'est dans cette mesure que nous utilisons le terme de comportement pour caractériser ces comportements types.

Nous sommes alors à même de croiser scénarios et modèles dans une ultime étape d'évaluation prospective pour mettre en évidence les conséquences des évolutions de la réglementation sur les transformations du secteur, par exemple en matière de répartition inter-modale des trafics.

22. Les enquêtes par entretiens.

Nous venons de voir pourquoi nous avons privilégié les enquêtes par entretiens. En effet, nous percevons mieux la réalité d'une entreprise dans un discours approfondi où la personne interrogée (en général le chef d'entreprise) est à même de présenter les faits comme elle les a vécus et les vit encore. L'entretien peu directif permet de découvrir une logique et non de l'induire ou de l'imposer.

De cette manière, l'on est capable de discerner plus aisément l'écart existant entre le discours et les faits, lorsque les personnes interrogées font état de stratégies, surtout dans une optique prospective.

Cette technique nous permet d'appréhender les comportements en les laissant immergés dans le contexte socio-économique spécifique de chaque acteur du secteur. Nous avons précisément grand besoin de cette connaissance pour faire apparaître nos modèles de comportements.

Pour donner un contenu pertinent et opératoire à ces modèles, nous avons tout d'abord élaboré des guides d'entretien, afin de structurer les enquêtes.

221. Le guide d'entretien Transporteurs.

On se reportera à l'annexe IV p.181 pour une vision complète du document. Nous donnons ici les grandes lignes de celui-ci et ce que nous nous sommes attachés à faire apparaître du mieux possible lors des interviews. Il s'agit, précisons-le, d'un aide-mémoire pour l'enquêteur et surtout d'un balisage nécessaire pour notre réflexion de synthèse.

Lors des entretiens, la personne interrogée n'est amenée à traiter d'un thème donné de façon directive que si elle ne l'a pas abordé d'elle-même au préalable sans l'intervention de l'enquêteur. En effet, la prise ou non-prise en compte spontanée de certains points traduit déjà des comportements différents.

L'entretien est développé selon trois grands axes où le discours de l'enquêté est privilégié dans son articulation logique. Tout d'abord, un certain nombre de questions sont posées de manière directive concernant l'identité de l'entreprise. C'est une sorte de fiche signalétique qui permet de saisir quelques données objectives actuelles comme l'activité principale, l'effectif, le parc ou le chiffre d'affaires le plus récent.

Dans un premier temps la personne interrogée est amenée à préciser les grandes étapes de l'évolution historique de son entreprise. Nous sommes à même de percevoir si ces phases correspondent principalement à des modifications du contexte économique ou à une prise en compte de l'environnement réglementaire du secteur.

Ce n'est qu'à la fin du discours, si tel ou tel facteur n'est pas évoqué, que l'enquêteur intervient et questionne pour combler cette lacune.

Dans un second temps, l'interviewé décrit et analyse la situation actuelle de l'entreprise, ses atouts, ses difficultés, sa situation vis-à-vis des autres acteurs du secteur. En observant les réactions de l'entreprise et sa capacité à s'adapter aux changements du marché, tant réglementaires qu'économiques, nous pouvons cerner plus aisément le caractère dynamique ou non de celle-ci.

Dans un troisième temps enfin, l'enquêté est amené à évoquer les perspectives internes de l'entreprise et celles du secteur des transports de marchandises. Essai de prospective durant lequel l'enquêteur tente d'obtenir des précisions sur l'impact probable des modifications réglementaires ou d'organisation qui pourraient intervenir à brève échéance dans le secteur.

222. Le guide d'entretien Chargeurs.

Le document est présenté en annexe V p.183. De la même manière que pour le guide d'entretien Transporteurs, nous commençons en posant des questions fermées qui situent l'entreprise (secteur d'activité, taille, chiffre d'affaires, etc.).

Un premier thème nous permet de connaître la structure et les spécificités des produits fabriqués par l'entreprise. Les développements ultérieurs sont abordés de façon plus ouverte.

Dans un second temps, nous nous attachons à faire décrire l'acheminement de ses produits par le chargeur. D'abord en insistant sur les moyens mis en oeuvre, puis sur les procédures d'acheminement ainsi que la maîtrise éventuelle de ce dernier. Une question particulière est réservée aux prestations annexes au véhiculage proprement dit.

Le troisième thème correspond à une vision critique de l'acheminement des produits, tant au niveau de la politique actuelle qu'à celui de l'évolution des pratiques de transport dans l'entreprise.

23. La mise en oeuvre des enquêtes.

231. L'échantillon.

2311. Difficultés.

Pour des raisons de moyens et de temps imparti à la réalisation de cette étude, il ne nous a pas été possible de constituer et de traiter un échantillon significativement représentatif, tant du point de vue des offreurs que de celui des demandeurs de transport.

En effet, pour une majorité des entreprises enquêtées, nous avons été introduits par des professionnels (loueurs et conseils en gestion). Malgré ces entrées privilégiées, nous avons connu de nombreux cas de refus de réponse. Cela nous a obligé à prendre contact de façon plus aléatoire avec un certain nombre d'entreprises supplémentaires.

Il est évidemment difficile, dans ces conditions, de tirer des conclusions quantitatives valides au plan général. Toutefois l'analyse en cours représente, en quelque sorte, une prise de

température qualitative de la situation. Dans la mesure où l'étude présente un aspect prospectif prononcé, c'est la perception des tendances lourdes qui est le plus important et le plus signifiant. L'inconvénient signalé plus haut ne porte donc pas trop à conséquence et ne pèse pas outre mesure sur nos conclusions.

2312. Composition pratique.

Nous avons personnellement interrogé 53 acteurs du marché des transports se répartissant comme suit :

- 26 transporteurs et commissionnaires de transport (y compris les filiales routières de la SNCF).
- 1 loueur de véhicules.
- 3 sociétés de transports combinés rail-route.
- 23 chargeurs de différents secteurs économiques.

Le fait que nous n'ayions enquêté qu'une seule entreprise dont l'activité principale consiste en le louage de véhicules de transport n'est pas un hasard. Nous avons, en effet, bénéficié des résultats d'une enquête récente en la matière dont les résultats prospectifs ne sont pas en contradiction avec nos propres conclusions.

En complément, nous avons pu aussi bénéficier des informations obtenues par un chercheur, associé à l'étude qui s'est trouvé intéressé au comportement des très petites entreprises de transport et aux artisans. Leur nombre, leur diversité, leur place dans le secteur des transports justifient qu'on ait cru bon de les traiter spécialement. Quinze entreprises ont ainsi été étudiées. Les résultats obtenus nous permettent d'étoffer nos réflexions scénariales (cf. IIIème partie).

232. Le déroulement des enquêtes.

Dans la plupart des cas, les enquêtes ont été réalisées par deux personnes simultanément. A noter qu'il s'agissait toujours de chercheurs du LET qui avaient participé à l'élaboration des guides d'entretien et qui étaient donc bien pénétrés de la finalité de ceux-ci. C'est la logique même de notre démarche qui a impliqué cette façon d'agir.

L'important était de percevoir l'activité des entreprises dans leur globalité afin de mieux déterminer les tendances lourdes du présent et de l'avenir proche. Il n'aurait guère été possible de réaliser cela aisément avec des enquêteurs tiers insuffisamment familiarisés avec cette problématique.

De manière à rester vigilants et critiques durant les entretiens, nous avons utilisé des magnétophones (à une exception

près). Cette procédure avait pour avantage d'éviter de prolonger les entretiens (en minimisant la prise de notes) et de casser le fil de la discussion.

Enfin, dans chaque cas, l'un des enquêteurs a rédigé un compte rendu détaillé à partir des renseignements collectés sur les cassettes et suivant la trame précisée dans les guides d'entretien. Ce travail a été lu par le co-enquêteur qui a pu vérifier, et le cas échéant assurer le bon compte rendu des faits.

3. DES COMPORTEMENTS TYPES AUX MODELES DE COMPORTEMENT.

A travers les entretiens, nous avons connaissance de la logique qui guide les comportements d'action et d'adaptation des acteurs vis-à-vis du marché. L'idée est de définir un nombre peu élevé de comportements types suffisamment caractéristiques les uns par rapport aux autres, dont les tendances d'évolution, en réponse à des modifications apportées dans l'environnement réglementaire, soient quelque peu contrastées.

On peut illustrer par des exemples cette notion de comportement type. Ainsi, un expéditeur qui se décharge complètement du transport de ses propres produits sur une entreprise de transport ou un commissionnaire, caractérise une certaine façon d'agir qu'on retrouve dans un grand nombre d'entreprises, mais pas forcément pour les mêmes raisons.

Tel autre chargeur développe un service interne de logistique et de transport. Ce type de comportement résulte d'une autre logique qui repose sur des critères d'appréciation valorisés différemment vis-à-vis du cas précédent.

De son côté, un transporteur peut axer une partie non négligeable de son activité sur la sous-traitance systématique des frets les moins rentables, réservant le reste de son activité à un développement des fonctions de la chaîne transport autres que le tractionnariat.

De manière générale, nous retenons des comportements différenciés qui sont caractéristiques pour une proportion significative des acteurs considérés.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que ces comportements sont le résultat d'une analyse basée sur une "certaine" rationalité économique. Il en découle des choix plus ou moins explicites, plus ou moins conscients, qui déterminent, à coup sûr, l'orientation future de l'activité de l'entreprise. La perception que nous pouvons avoir de cette démarche reste cependant très stylisée. Ainsi peut-on parler de modèles de comportement pour caractériser les typologies apparaissant au niveau des principaux acteurs du secteur.

4. LES MODELES DE COMPORTEMENT TRANSPORTEURS.

41. Une typologie initiale inadéquate.

Au début de cette étude, notre volonté de faire émerger des comportements types était étayée par quelques enquêtes sur le terrain et des études préalables peu nombreuses en la matière. Ainsi, nos recherches récentes sur ce point ont mis en évidence un fonctionnement du secteur caractérisé par une dualisation croissante.

De ce fait, nous avons privilégié une typologie basée sur cette constatation. Son avantage était, à nos yeux, de retracer assez fidèlement les mécanismes généraux qui sous-tendent le fonctionnement actuel du secteur et dont nous pensions tirer parti pour une explication dynamique des transformations évolutives en cours. Cette typologie s'appuie sur les quatre modèles de comportement suivants.

411. L'attentisme.

L'attentisme caractérise en général des entreprises qui souffrent beaucoup du contexte économique sectoriel du fait, surtout, de la raréfaction des frets. Certaines d'entre elles attendent des jours meilleurs, d'autres au contraire sont résignées. Toutes cependant considèrent que l'objectif prioritaire est la sauvegarde économique de l'entreprise.

Dès lors, on observe un désengagement vis-à-vis de la réglementation, fondé sur un consensus qui "légalise" littéralement des pratiques illégales. Ces entreprises justifient ce comportement en prenant argument du fait que suivre la réglementation n'apporte aucune contrepartie positive à leur situation économique.

Toutefois, cette illégalité n'est pas systématique. Elle représente une sorte de trop-plein lorsque les tensions économiques qui pèsent sur l'entreprise deviennent insoutenables. Cependant, au niveau de l'ensemble du secteur, ce comportement pérennise une situation de fraude continue non négligeable, car il met en jeu un grand nombre d'entreprises, dans le contexte actuel de crise économique générale.

412. La spécialisation.

La spécialisation concerne des entreprises qui ont les moyens (en hommes, en matériel, en capacité financière) de réagir face à l'âpreté de la concurrence sur le marché. Cela se manifeste par une volonté de pénétration commerciale passant toutefois par une remise en cause d'une partie de ses activités antérieures. On

observe un certain mouvement de repli sur des prestations de service qui vont être améliorées.

Ces entreprises misent donc sur leur savoir-faire, générateur d'un maintien et même d'un accroissement de la confiance de leurs clients. Le risque de cette opération peut être important si le créneau choisi ne va pas dans le sens des mutations du secteur.

Il s'agit donc d'une option hautement stratégique même si, dans le contexte économique actuel, beaucoup de ces entreprises sont acculées à choisir leurs créneaux de manière non optimale, faute de disposer d'un temps de réflexion suffisant.

La spécialisation recouvre des formes diverses: telle entreprise privilégiera certaines prestations (messagerie, lot, etc), tandis que telle autre s'attachera au transport de marchandises spécifiques (produits frais, surgelés, produits dangereux,...). Enfin, de nombreuses entreprises choisiront des zones géographiques déterminées, parmi lesquelles l'international pourra jouer un grand rôle.

Malgré cette diversité on retrouve, pour toutes ces entreprises, une même attitude vis-à-vis du marché. Une fois leur choix déterminé, elles tendent à s'adresser plus spécialement, et quelquefois exclusivement à une certaine clientèle qui choisit des services dans la gamme existante. Il est hors de question pour elles de répondre à n'importe quelle demande. Elles se cantonnent à ce qu'elles connaissent et savent faire correctement.

En matière de réglementation, ces entreprises ont tendance à respecter les règles même si cela ne soulève pas l'enthousiasme. Du reste la question la plus épineuse concerne la réglementation sociale. En effet, le contingentement et la TRO ne constituent pas, en général, des handicaps majeurs et insurmontables.

Les règles paraissent encore jouables mais la dégradation du contexte économique tend à éroder peu à peu les marges de ces entreprises de transport. Elles possèdent de moins en moins de degrés de liberté sur des marchés où la concurrence se fait de plus en plus âpre.

En conséquence, la réglementation devient peu à peu insupportable dans la mesure où la rigidité de son cadre aggrave les effets négatifs de la crise qui touche durement le secteur des transports routiers de marchandises.

413. La diversification.

Le développement de ces entreprises est davantage axé sur la fourniture de produits spécifiques à la clientèle. Quelle que soit la forme que prend la diversification (nature des

marchandises transportées, champ d'activité, zone géographique), celle-ci a des conséquences spatiales.

Par suite, de gros moyens (hommes, matériels, finances) sont nécessaires pour atteindre l'objectif fixé, sans courir de risques excessifs, en particulier au niveau de l'organisation commerciale.

C'est en étant totalement disponibles pour leurs clients (en acceptant un maximum de frets) que les entreprises diversifiées tentent d'accroître leurs parts de marché. Cette tactique commerciale ne présage en rien de la façon dont sera effectivement traité le fret en question. En d'autres termes, cela signifie que le transporteur pourra éventuellement se décharger du véhiculage proprement dit sur d'autres prestataires, sachant qu'il conserve le contrôle de l'opération.

Pour le transporteur, l'intérêt de cette manoeuvre est de réduire l'influence de la réglementation au détriment de ceux qu'il charge de l'exécution du travail.

Les retombées positives de ce choix stratégique sont de deux sortes :

a) La palette très large d'activités proposées permet de capter et de fidéliser un nombre important de clients et par conséquent d'étaler les risques aggravés par la situation économique présente.

b) L'entreprise se trouve très proche de la clientèle. Elle est donc bien informée des évolutions de la demande, ce qui la place dans une position privilégiée pour saisir toute opportunité.

A noter qu'on a affaire à une forme d' "attentisme actif" en ce sens que, d'une part l'entreprise tente quelque chose face aux difficultés du secteur, et d'autre part elle semble incapable de prendre toute la mesure des enjeux d'un secteur en mutation.

414. L'affrètement.

Il convient de préciser que nous prenons ce concept dans son acception dégradée. Nous ne nous intéressons pas ici à l'affrètement occasionnel résultant de relations équitables entre confrères ni à l'affrètement professionnel et normal, des commissionnaires de transport. Nous analysons le comportement des transporteurs dont l'activité est à la fois à l'origine et la conséquence des phénomènes de sous-traitance en chaîne et de tractionnariat.

Si cette catégorie d'acteurs nous est apparue importante dans la typologie, c'est qu'elle se place de manière originale par rapport à la réglementation. La logique qui domine les comportements de ce groupe, formé pour l'essentiel d'entreprises de taille réduite, est dictée par le fait de survivre avant tout.

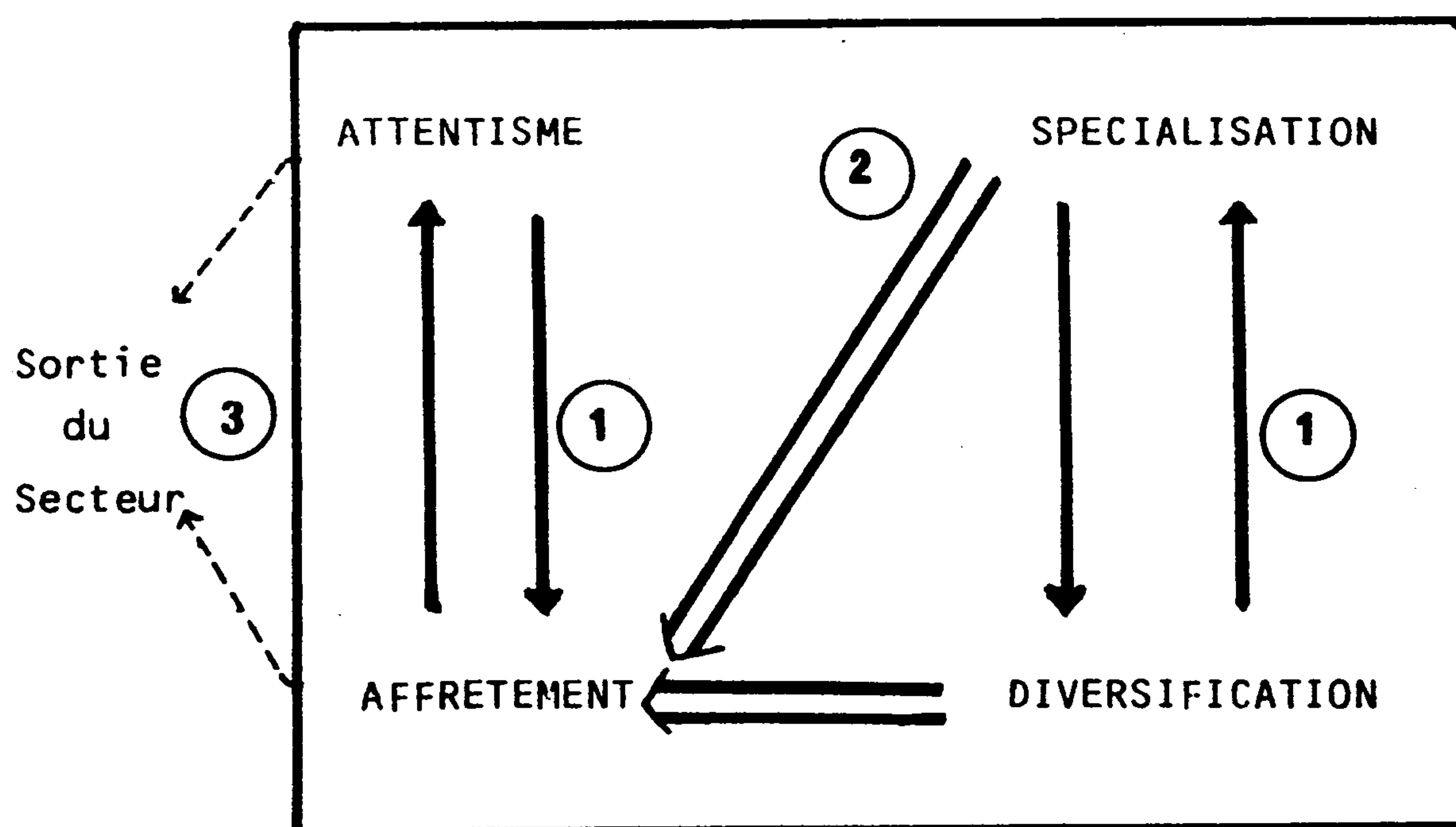
Il ne s'agit pas ici, en première analyse, de prendre des parts de marché, mais au contraire, de ne pas en perdre. Ces entreprises sont suffisamment puissantes cependant pour se délester d'un certain nombre de leurs difficultés sur d'autres moins bien armées. Ainsi, la sous-traitance dont eux-mêmes sont les victimes leur permet de surseoir à leurs propres obligations. Aux affrétés (tractionnaires) de "se débrouiller" avec la réglementation, ce qui signifie en clair qu'il vaut mieux éviter pour eux de se faire prendre en flagrant délit.

La pratique de l'affrètement en chaîne n'est pas le seul fait d'entreprises dont la survie est en jeu. De manière non négligeable, elle représente aussi une certaine façon de se diversifier. Par ailleurs, pour des expérimentations commerciales sans frais (conséquences limitées), certaines entreprises spécialisées ont également recours à cette pratique.

La fragilité de tout l'édifice est patent et toute modification d'aspects réglementaires est manifestement lourde de conséquences, à moins de prévoir explicitement un mode de régulation substituable.

415. L'articulation des comportements et dysfonctionnements.

On peut schématiser l'ensemble des comportements comme suit, étant entendu que nous essayons de caractériser la situation économique et réglementaire actuelle.



4151. Comportements, marché et réglementation.

Les comportements attentisme et affrètement, situés à gauche du tableau, sont représentatifs d'entreprises que l'absence de politique commerciale suffisante condamne à rester sans prise réelle sur le marché.

On constate que ces entreprises ne peuvent pas ignorer ou n'ont pas la possibilité de se décharger des questions réglementaires. Toutefois, les réponses à ces tensions ne sont pas identiques.

Dans le cas de l'attentisme la fraude est considérée comme un palliatif et ne saurait, en aucune manière, constituer une solution durable à la sauvegarde de l'activité de l'entreprise. Dans le cas de l'affrètement la logique est retorse.

Les comportements "spécialisation" et "diversification", situés à droite dans le tableau, sont le fait d'acteurs dont la position sur le marché est, sinon prépondérante, du moins affirmée.

Du point de vue réglementaire, ces entreprises ne subissent que des contraintes modérées, soit parce que les règles ont été intégrées dans leurs stratégies de spécialisation, soit parce qu'elles les évacuent, au moins en partie, sur d'autres acteurs dans le cas de la diversification.

4152. Les relations inter-comportements.

Nous mettons en évidence trois sortes de relations entre les modèles de comportements qui sont situées sur des plans différents. Les relations 1 caractérisent des logiques réciproques alors que les relations 2 et 3 sont à caractère univoque.

Les relations 1 montrent qu'il existe des similitudes de comportement entre les acteurs. Cela ne signifie pas qu'elles rendent compte des mêmes motifs de réciprocité.

Dans le cas des modèles "spécialisation" et "diversification", l'homogénéité relève du plan économique (logique d'adaptation aux conditions du marché). Par exemple, une entreprise qui se spécialise dans le transport d'un type de produit déterminé peut, dans le même temps, se diversifier en élargissant la gamme de ses prestations offertes.

De manière différente, le parallèle qu'on peut établir au niveau des modèles "attentisme" et "affrètement" est basé sur la conjonction des pressions économique et réglementaire. Dans ce cas, pour survivre, l'adaptation s'opère vis-à-vis de la réglementation. Par exemple, une entreprise encline à suivre la réglementation ne la respectera plus si elle n'a pas d'autre alternative économique que de déposer son bilan.

La relation 2 caractérise un effet de domination économique en ce sens que les entreprises les plus fortes sont capables de se décharger, du moins en partie, du fardeau réglementaire sur les plus faibles. Précisons que la génération du phénomène de sous-traitance est le fait, essentiellement, du comportement "diversification". Les entreprises spécialisées tendant à tirer parti, plutôt de façon expérimentale, de cette opportunité.

La relation 3 met en évidence la conséquence inéluctable des pressions qui s'exercent sur les acteurs du secteur dans l'hypothèse d'un maintien des conditions actuelles. Notons que le respect ou le non-respect de la réglementation ne permet qu'un report de l'échéance. Cela peut toutefois être important dans l'hypothèse d'une reprise de l'activité économique.

4153. Les points faibles de cette représentation.

Les enseignements majeurs de cette phase de réflexion préliminaire peuvent être résumés en quelques points.

Le schéma fait apparaître clairement une dualisation du secteur. On distingue des acteurs qui ont la capacité d'intervenir efficacement sur les marchés. La mise en oeuvre de stratégies économiques et commerciales par ces acteurs est rendue possible du fait d'une facilité relative qu'ils ont à se soustraire aux contraintes réglementaires. Pour les autres, ces contraintes s'ajoutent aux difficultés économiques.

Ces transporteurs ont tous en commun une logique de survie. Toutes leurs forces sont tournées vers cet objectif et le respect de la réglementation est, dans ces conditions, pour le moins aléatoire.

Par ailleurs, comme résultante du comportement des premiers sur les seconds, on observe un effet de domination qui régit le fonctionnement du secteur. Cet effet a pour conséquence importante de confiner les acteurs du secteur dominé dans un rôle de transporteur de type traditionnel, c'est-à-dire basé principalement sur le véhiculage des marchandises.

A l'inverse, pour les acteurs du secteur dominant, la concrétisation de cette ascendance repose sur une conception nouvelle à savoir, basée de plus en plus sur la fourniture de prestations annexes au véhiculage.

Cette dernière remarque est fondamentale. Elle met en évidence un phénomène qui a tendance à se généraliser. Notre schéma, s'il a le mérite de le faire apparaître, ne permet guère de le dynamiser.

En effet, on pourrait croire que la réponse à la question de l'élargissement de la gamme des services rendus se résout en une seule alternative : spécialisation ou diversification.

De fait, le schéma ne rend compte que d'une situation statique. La logique même d'évolution d'une entreprise comporte des phases non exclusives de spécialisation et de diversification.

Il existe donc, de manière dynamique, un continuum entre ces deux comportements. Les acteurs sont tenus de remettre périodiquement en question leur rapport au marché et de redéfinir leur politique en matière de produits, de types de services rendus et d'aire d'exploitation. C'est à ce niveau qu'intervient le client dont les exigences orientent la démarche du prestataire de services.

Ces exigences, résultant de l'impact de la crise économique sur les chargeurs eux-mêmes, s'imposent de plus en plus aux transporteurs qui voient les frontières traditionnelles de leur champ d'activité remises en question. Une redéfinition du rôle du transporteur s'impose à tous les acteurs, même les plus performants.

Mais le schéma, construit selon une logique sectorielle, ne rend pas compte de l'interaction dynamique transporteurs-chargeurs, en ce sens que ces derniers exercent une pression importante sur les premiers.

Dans la mesure où les acteurs sont tenus d'envisager un nouveau cadre pour leur logique de développement, notre schéma présente l'inconvénient de présenter une image traditionnelle du secteur. Aussi s'avère-t-il inadapté pour répondre efficacement à des questions prospectives.

42. L'enseignement des enquêtes - Nouvelle typologie.

421. Une segmentation sectorielle.

La synthèse des enquêtes par entretiens a confirmé les faiblesses de l'analyse précédente. Si elles ont bien mis en évidence le rôle fondamental du contexte économique des entreprises, elles ont aussi rendu nécessaire la prise en compte explicite d'un critère nettement dynamisant et discriminant.

Ainsi, il faut prendre la mesure de l'écart qui existe entre le discours subjectif de l'enquêté et la réalité des faits objectifs qui jalonnent l'évolution de l'activité de l'entreprise.

A partir de cette constatation, il nous est apparu comme pertinent d'utiliser un critère rendant compte de notre perception vis-à-vis de l'écart existant entre le discours et la réalité des faits.

Nous utilisons ainsi dans la suite la notion de comportement tonique ou atonique, selon que le discours est ou non en accord avec les faits. Cette tonicité est donc le reflet d'une potentialité étayée par la réalité que nous percevons indépendamment de la situation économique de l'entreprise.

Toutefois, le comportement de l'entreprise, aussi dynamique soit-il, s'inscrit dans un contexte économique donné. L'enquête permet de percevoir comment l'entreprise se situe sur le marché, à la lumière des résultats d'exploitation. On peut donc émettre un diagnostic sur l'état favorable ou défavorable de chaque entreprise relativement à sa position sur le marché.

Dès lors, nous nous attachons, dans un premier temps, à classer les entreprises en combinant les deux critères d'état et de potentialité, selon le tableau suivant :

Potentialité Etat	tonique	atonique
	défavorable	favorable
défavorable	A ₁ A ₂	B ₁ B ₂
	C ₂ C ₁	D

Si l'on distingue quatre cases principales dans ce tableau, il nous a paru intéressant de faire émerger un troisième critère pour trois d'entre ces cases. A noter que ces critères ne sont pas les mêmes dans tous les cas.

Les cases A concernent les entreprises menacées à court terme. Malgré leur vitalité intrinsèque, elles subissent de plein fouet les effets de la stagnation de l'activité économique générale.

Le troisième critère de classement fait référence à la situation financière des entreprises. Les unes (A2) ont encore la possibilité, même faible, de mettre en oeuvre quelques mesures stratégiques. Les autres (A1) n'ont plus de rentabilité financière suffisante pour réaliser leurs projets.

Les cases B concernent des entreprises résignées à disparaître. Elles n'ont plus aucun projet et se contentent de survivre en attendant une hypothétique reprise.

Toutefois, nous avons fait émerger un troisième critère qui a trait à la motivation des acteurs vis-à-vis du secteur des transports lui-même. Nous distinguons des comportements (B1) où les entrepreneurs raisonnent en terme de logique sectorielle. En général, il s'agit de personnes qui ont travaillé une grande partie de leur vie dans les transports et il leur est pénible de penser qu'il ne puisse en être autrement jusqu'au bout. De plus, leur formation permet difficilement des recyclages efficaces dans d'autres branches d'activité.

D'autre part, nous distinguons des comportements (B2) selon lesquels les acteurs sont disposés à saisir toute opportunité qui leur permettrait de sortir du secteur.

Les entreprises du groupe C sont les mieux armées pour réussir dans la compétition actuelle et à venir. Les unes (C1) laissent apparaître une stratégie déterminée. Leur perception de la réalité actuelle du secteur s'appuie sur une formation initiale, différente de la génération précédente.

On assiste à l'apparition d'idées et de conceptions nouvelles concernant l'organisation et le fonctionnement du secteur. Ces entreprises ont la capacité humaine, technique et financière de mettre en oeuvre des investissements allant dans ce sens.

Les autres (C2) ont une vision plus traditionnelle de leur activité. Les stratégies, souvent floues, et moins radicales, sont aussi plus classiques.

Les investissements tendent à pérenniser le fonctionnement existant du secteur. De manière générale, on observe dans ce groupe des entreprises dont la position vis-à-vis du marché est confortable. La plupart se contentent de maintenir cette position sans chercher systématiquement à innover.

Le groupe D fait apparaître des entreprises de type familial qui tirent avantage d'une certaine renommée. Cette image de marque ancienne dirige toute leur activité présente. C'est grâce à une clientèle très fidèle que ces entreprises se maintiennent sur le marché sans trop de difficultés, malgré un manque de dynamisme surprenant dans le contexte de la crise actuelle.

Nous parlons d'absence de tonicité en ce sens que ces acteurs ne cherchent pas volontairement à se repositionner sur le marché. Ils ne sont pas contraints de le faire dans la mesure où leur influence commerciale ancienne leur assure une certaine protection. Leur seule préoccupation est de préserver cet avantage. Cela leur confère un type de comportement relativement conservateur.

Dans le contexte de crise économique que l'on connaît depuis dix ans, il n'est plus possible de trouver des entreprises atoniques en situation favorable qui ne soient "protégées" d'une façon ou d'une autre. C'est la raison pour laquelle un troisième critère n'est pas pertinent pour l'analyse de ce groupe.

422. Vers une typologie a-sectorielle.

4221. Le modèle de comportement "Maîtrise logistique".

On constate que les entreprises en pointe à l'heure actuelle dans le monde du transport présentent toutes les caractéristiques suivantes.

a) Le dynamisme: leur attitude est telle qu'on ne perçoit pas chez elles le caractère négatif de la crise. Les stratégies élaborées sont tout à la fois ambitieuses et réfléchies. Ambitieuses dans la mesure où ces stratégies prennent en compte la mutation que subit le mode de fonctionnement du système productif dans son ensemble. C'est une démarche originale car, traditionnellement, les acteurs du secteur des transports se sont rarement aventurés hors des limites de ce qu'ils considéraient comme leur activité principale.

Par ailleurs, les risques sont calculés car ces entreprises s'inspirent des exemples probants donnés par certains pionniers dans le cadre d'un marché en gestation. La mise en place d'une offre performante répondant à la satisfaction de besoins nouveaux tend à assurer largement le développement présent et futur de ces entreprises.

b) La formation: elle semble être l'une des clés d'une bonne compréhension de la mutation actuelle dans les transports routiers de marchandises. Traditionnellement, en effet, le chef d'entreprise recevait une formation sur le tas en passant par tous les postes hiérarchiques de l'entreprise.

Souvent formé à l'école paternelle (familiale), il était meilleur technicien et meilleur commercial que gestionnaire. De plus, son champ d'investigation était essentiellement axé sur le déplacement de la marchandise (fonction véhiculage prépondérante). En terme de niveau moyen d'études, on se situait aux alentours du baccalauréat, plutôt en-dessous dans de nombreux cas.

Aujourd'hui, dans ces entreprises qui sont en pointe, le tableau diffère notablement de la description précédente. En général, les chefs d'entreprise ont un niveau d'étude qui correspond à Bac + 2 et de plus en plus souvent à Bac + 4. Avant d'entrer dans la vie active, ils reçoivent un solide bagage théorique, surtout en gestion (ce qui constituait le point faible le plus patent il y a quelques années encore).

Dans la mesure où la plupart de ces entrepreneurs sont issus du même milieu, ils ont la possibilité de faire leurs premières armes en confrontant leurs connaissances théoriques à la pratique quotidienne. Cette expérimentation leur permet de prendre la mesure de l'écart existant entre les enjeux du futur et la structuration actuelle du secteur.

c) **Les moyens:** ils sont indispensables à la mise en oeuvre effective des stratégies originales qui découlent de la prise en compte d'objectifs de types nouveaux, résultant de la formation même des entrepreneurs. Le critère taille de l'entreprise semble ainsi prépondérant, au moins au niveau national. Toutefois l'expérience et le savoir-faire acquis hors des frontières tendent à tempérer ce critère pour des entreprises de taille relativement modeste.

De ce qui précède, on tire un certain nombre d'enseignements. En premier lieu, force nous est de constater que les entreprises du secteur des transports sont de mieux en mieux dirigées car leurs chefs sont de plus en plus sensibles à la gestion moderne.

Il apparaît, selon ces nouveaux canons, que le champ d'activité des acteurs des transports de marchandises évolue considérablement. On assiste à la naissance de nouvelles fonctions dans les entreprises du secteur, qui font éclater le cadre traditionnel de celui-ci. La prestation de services n'est plus axée sur le seul véhiculage ou même sur certaines prestations annexes déjà existantes, comme l'entreposage par exemple.

Avec ces entreprises, on va vers un service rendu aux clients de plus en plus intégré. Les critères de gestion efficace d'une entreprise rendent nécessaires le contrôle et donc la maîtrise de toute la chaîne de déplacement d'un produit depuis son départ de l'usine expéditrice jusqu'au destinataire (grossiste ou détaillant).

En effet, les critères actuels de gestion sont basés sur une optimisation de l'ensemble de la chaîne des opérations attachées à la circulation des marchandises. Il ne s'agit plus d'optimiser chacun des maillons de cette chaîne et par conséquent le cadre de l'activité traditionnelle du transporteur tend à voler en éclats.

Si l'on peut juger trop ambitieux d'envisager la maîtrise totale d'une chaîne, il est toutefois nécessaire, pour avoir un minimum de marge de manoeuvre sur un maillon spécifique, d'avoir prise sur des maillons adjacents.

Il nous est apparu extrêmement fructueux de chercher à regrouper les catégories présentées dans le tableau du paragraphe 421 suivant le critère mis en évidence dans ce qui précède. Il nous semble en effet pertinent d'axer notre typologie sur une variable que l'on peut dénommer "Volonté de tendre vers une maîtrise de la chaîne transport".

Cette maîtrise est envisagée dans l'optique d'une intégration maximale de toutes les opérations afférentes au déplacement d'une marchandise. Elle correspond à une visée logistique induite par les préoccupations de certains clients. La notion même de frontières du secteur transport s'en trouve, de manière concomitante, relativement amoindrie. La logique de la chaîne va vers un dépassement de ces barrières dont la pertinence est remise en cause.

Face à cette constatation d'un mouvement naissant qui tend à s'amplifier, il nous est apparu opportun, surtout dans une étude à caractère prospectif, de construire une typologie qui ne soit pas prisonnière du secteur transport entendu au sens traditionnel du terme. D'où la notion de typologie a-sectorielle.

Si l'on se réfère au tableau du paragraphe 421, les entreprises que nous avons classées dans le groupe C1 relèvent toutes de ce modèle de comportement dont la logique a été décrite ci-dessus. Pour donner un nom commode à ce modèle, nous résumerons ce qui en a été dit sous l'appellation "Maîtrise logistique".

Potentialité Etat	tonique	atonique
défavorable		
favorable	C ₁	

Dans la mesure de nos moyens, il n'a pas été possible de préciser quantitativement la part des entreprises répondant aux normes du modèle précédent. Toutefois, à l'appui d'autres études réalisées sur le thème logistique, nous sommes en mesure d'affirmer que cette proportion est encore faible mais que son action est loin d'être négligeable.

4222. Le modèle de comportement "Maîtrise traditionnelle".

La plupart des entreprises appréhendent encore les problèmes de transport d'un point de vue classique. Nous entendons par là qu'il existe une division du travail axée sur un savoir-faire lui-même fondé sur une conception fragmentée de la profession. Cette façon de voir les choses n'est souvent pas très consciente mais résulte tout naturellement de l'environnement social dominant.

La crise économique a eu tendance à accélérer la mutation dans le sens décrit plus haut mais on ne remet pas en question fondamentalement l'organisation et le fonctionnement d'un secteur du jour au lendemain. Relativement au comportement de ces entreprises, nous utiliserons l'acception de " Maîtrise traditionnelle".

Chez ces acteurs on observe un comportement actif, mais les objectifs sont différents, dans l'esprit, de ceux des acteurs décrits précédemment.

Le dynamisme est ici mis en oeuvre pour l'amélioration de la qualité de service offerte aux clients mais tout se passe dans un cadre non remis en question. Il n'y a pas innovation dans le sens d'une redéfinition du champ d'action. La prise de risques reste cantonnée à un domaine connu et bien circonscrit.

Les entreprises n'ont pas ici pour vocation principale de se placer sur l'ensemble des maillons d'une chaîne. Elles tentent au contraire de maîtriser véritablement les maillons qu'elles contrôlent déjà. Parmi ces acteurs il en est qui, du fait de leurs moyens, ne sont peut-être pas suffisamment conscients de l'importance des enjeux. D'autres, plus touchés par la crise, auto-limitent leurs ambitions.

Pour tous ces acteurs cependant, les préoccupations les plus urgentes concernent le court terme car, s'il est ressenti à des degrés divers, l'impact du contexte économique de ces dernières années représente pour eux un souci permanent dans la mesure où ils sont astreints à des obligations de résultats très immédiats. De ce fait, toute visée de type logistique est notablement occultée et ces entreprises tendent alors à pérenniser le fonctionnement du système.

Une bonne partie de l'explication du comportement "Maîtrise traditionnelle" est à rechercher dans la formation professionnelle et les antécédents familiaux des entrepreneurs de transport. Certains ne voient pas la nécessité de changer d'orientation car celle-ci est à l'origine de leur prospérité actuelle.

D'autres sont contraints par leurs résultats financiers et par leur environnement sociologique de bâtir leur dynamique dans la logique de fonctionnement traditionnel du secteur, même si quelques-uns, en général plus jeunes, sont convaincus de la réalité des mutations en cours.

Pour l'essentiel, en référence au schéma du paragraphe 421, le modèle de comportement "Maîtrise traditionnelle" se retrouve au niveau des groupes A2 et C2.

Potentialité	tonique	atonique
Etat		
défavorable	A ₂	
favorable	C ₂	

4223. Le modèle de comportement
"Absence de maîtrise".

Ce modèle de comportement caractérise des entreprises dont la marge de manoeuvre est nulle. Elles subissent totalement la pression du marché, à tel point qu'un comportement dynamique n'est pas le garant de leur survie. De manière générale, ces acteurs sont plutôt résignés dans le contexte actuel. S'ils ont pu avoir des comportements plus toniques, cela n'a pu être que temporaire, compte tenu des conditions dans lesquelles ils tentent d'exercer leur activité.

L'effet de domination qu'ils subissent s'explique en partie par leur faible taille. Cette dernière ne leur permet pas d'avoir un rayonnement commercial suffisant pour s'implanter efficacement ou pour offrir des prestations diversifiées.

En conséquence de quoi, le fonctionnement "normal" de ces micro-entreprises est basé sur la sous-traitance (affrètement ou location). A court terme, ce mécanisme peut faire apparaître une catégorie d'entreprises, qui semble un peu mieux lotie que les autres. Ces derniers peuvent en effet tirer parti de l'effet pervers généré par le fonctionnement du système, en affrétant (illégalement) tout en étant affrété (plus ou moins légalement).

Toutefois, il ne faut pas s'y tromper. L'affrètement réalisé dans de telles conditions ne peut faire illusion qu'un moment. A tout instant, les affrétés finals peuvent disparaître et, du même coup, les acteurs situés immédiatement en amont se retrouvent sans personne sur qui répercuter leurs propres tensions. Cela a pour effet de les déstabiliser fortement, jusqu'à les faire disparaître rapidement.

On observe, dans ce groupe, des entreprises anciennes dont l'activité est protégée par une certaine renommée ou située dans des créneaux bien précis. Elles se contentent de pérenniser cette situation sans faire preuve de tonicité, au sens où nous l'avons défini précédemment. Leurs résultats d'exploitation sont honnêtes. A court terme, il n'y a pas péril en la demeure. Mais leur comportement montre qu'à long terme, elles ne peuvent pas connaître de développement important, à moins d'une remise en cause radicale que les dirigeants actuels ne semblent pas capables d'assumer.

Dans l'ensemble, on peut dire que la crise actuelle rend impossible ou presque la viabilité d'entreprises qui voudraient plafonner leur activité à un niveau donné. La volonté qui sous-tend ce choix est cependant assez répandue dans les micro-entreprises pour des raisons d'autonomie de gestion.

On retrouve ici le caractère "individualiste" des transporteurs traditionnels qui s'auto-limitent volontairement afin de conserver des degrés de liberté leur permettant de maîtriser personnellement le développement de leur entreprise.

Ce comportement a pu être un modèle efficace dans le passé, à l'époque où une maîtrise interne de l'entreprise offrait la meilleure garantie de réussite. Elle entre actuellement en contradiction avec la nouvelle forme de la "maîtrise" qui exige une ouverture de l'entreprise de transport sur des domaines de compétences extérieurs. Elle condamne les entreprises à l'isolement, donc à la fragilisation, et finalement soit à la capitulation, soit à l'acceptation inconsciente de la nouvelle division du travail.

A trop vouloir rester maître chez elles, ces entreprises ont ignoré le fait que la liberté d'action qu'elles recherchent est en partie conditionnée par leur rapport avec l'environnement. Celui-ci s'est transformé à leurs dépens et leur comportement outrancièrement individualiste a aggravé cette situation.

Si nous nous référons une dernière fois au schéma du 421,, le modèle de comportement absence de maîtrise regroupe les ensembles A1, B et D.

Potentialité	tonique	atonique
Etat		
défavorable	A ₁	B
favorable		D

4224. Synthèse.

Nous avons mis en évidence trois modèles de comportement que nous pouvons visualiser de la manière suivante :

I	Absence de maîtrise
2	Maîtrise traditionnelle
3	Maîtrise logistique

Ce découpage, inspiré par l'analyse des enquêtes, peut paraître trop schématique. Cependant, tout modèle de comportement présente cette caractéristique de relater les agissements des entités qu'il contient de façon très caricaturale. Il est bien évident que pour chaque modèle, on observe concrètement des comportements individuels différents. Mais les tendances lourdes demeurent et ce sont bien celles-ci qu'il est important de cerner dans le cadre d'une étude prospective.

Si nous avons privilégié une certaine maîtrise, au sens défini plus haut, pour segmenter notre échantillon, c'est que les discours et les faits enregistrés révèlent la puissance explicative de ce critère pour préciser l'orientation de la mutation actuelle.

Ce mouvement implique une remise en cause profonde des logiques actuelles d'appréhension du secteur, à tel point que les contours de ce dernier évoluent considérablement. Les acteurs du modèle maîtrise logistique ne se situent plus tout à fait dans le secteur des transports au sens traditionnel du terme. Pour les autres acteurs, c'est au contraire à l'intérieur de ce cadre que se manifeste le processus de dualisation accéléré par la crise actuelle.

Si l'on fait allusion à notre première typologie, nous pouvons faire deux remarques :

a) Notre première approche a permis d'analyser ce processus de dualisation. Les diverses descriptions et explications données dans le 4.1. restent valides dans cette seconde approche.

b) L'objet de notre seconde typologie est de faire apparaître un deuxième niveau d'analyse qui complète le précédent en rendant mieux compte de ce qui se passe aux frontières du secteur. Cette émergence est fondamentale car les mutations actuelles montrent bien que les choses évoluent vers une redéfinition des rôles et des activités des entreprises.

Si concrètement les entreprises des modèles "Maîtrise logistique" et "Maîtrise traditionnelle" semblent avoir des comportements similaires, ce ne sont que des apparences. En fait, plus profondément, leurs approches, leurs logiques sont essentiellement différentes. On peut aisément l'observer en considérant la façon dont sont gérées les entreprises du type "Maîtrise logistique". La tendance est à l'optimisation d'un ensemble de maillons d'une chaîne bien contrôlée et non plus à l'optimisation de chacun des maillons pris isolément.

La première approche repérait des effets de domination. La seconde montre que la nouvelle façon de penser l'activité transport crée un écart encore plus grand entre les groupes d'acteurs. Il devient quasiment impossible, dans ces conditions, à une entreprise dénuée de toute maîtrise d'adopter assez rapidement un comportement de type logistique. Par suite, notre

seconde approche met-elle mieux en relief à terme, la radicalisation du phénomène de dualisation dans les transports routiers de marchandises.

Les résultats obtenus ici ne concernent que des transporteurs et des commissionnaires de transport. Nous n'avons, en effet, interrogé qu'un seul loueur mais nous avons bénéficié d'une étude réalisée très récemment sur ces acteurs. Il se trouve que les conclusions de celle-ci confirment les tendances lourdes que nous mettons en évidence. De nombreux loueurs interviewés montrent la même préoccupation de type logistique que certains de nos transporteurs enquêtés.

Ce double mouvement a pour conséquence d'extraire ces acteurs de leur champ traditionnel d'activités et d'induire, chez chacun d'eux, une logique de stratégies convergentes.

Dans le domaine des transports combinés, le nombre des acteurs est limité. Il ne s'agit donc plus de déterminer un modèle de comportement puisqu'on peut saisir la totalité des entreprises spécialisées en la matière.

Par essence, la logique de ces acteurs est pluri-modale. En théorie au moins, ceux-ci devraient penser une articulation entre les modes et être amenés à envisager une stratégie globale qui comprenne ainsi de nombreux maillons. La réalité est moins optimiste.

Les discours et les faits montrent que ce type de transport est basé sur un service minimum qui semble avoir pour caractéristique principale de remettre en question le moins possible ce qui existe. Ainsi, la CNC dont la clientèle est constituée essentiellement de chargeurs, s'est satisfaite jusqu'à présent d'une gamme de services limités mais jugés efficaces.

Quant à NOVATRANS, l'entreprise tend à laisser l'initiative aux transporteurs. Son domaine d'activité se cantonne surtout à la bonne réalisation des opérations de traction ferroviaire et de transbordements.

Ces deux sociétés ne vivent leur activité qu'en tant que maillons d'une chaîne qui permet de relier différents modes. Mais la logique de chaque mode n'est pas modifiée par leur médiation pour différentes raisons. En effet, chaque société est sous la tutelle soit de la SNCF, soit des transporteurs routiers et sa vision des problèmes en est notablement influencée. La situation se trouve d'autant plus figée que la CNC et NOVATRANS ont mission de représenter leurs mandants respectifs.

Par ailleurs, l'absence de politique commerciale offensive s'explique en partie par le poids encore faible du "combiné" dans le transport des marchandises. On note toutefois une croissance très importante depuis une dizaine d'années, due aux changements de comportement des chargeurs et transporteurs, qui justifierait

une nouvelle stratégie d'organisation et de fonctionnement de ce mode de transports combinés.

Pour être effectivement opérationnelle cette stratégie devrait être pluri-modale au sens d'une intégration dans une même logique de l'ensemble des prestations portant sur une marchandise donnée. Jusqu'à présent, on se trouve en présence d'un ensemble d'opérations juxtaposées car trop liées aux logiques de chaque mode.

La situation actuelle est inapte à satisfaire les exigences qui découlent des besoins de certains transporteurs. C'est principalement le cas des transporteurs dont le comportement a été typé sous l'acception "Maîtrise logistique".

En tout état de cause, il serait souhaitable qu'une réglementation efficace soit refondue en ce sens pour favoriser le développement de cette technique qui incite plus à la complémentarité des modes qu'à leur concurrence.

Pour terminer l'analyse faite sur le comportement des transporteurs, il nous reste à préciser le rôle que joue la réglementation des transports sur les modèles correspondants.

Considérons d'abord le modèle "Maîtrise logistique". Les acteurs de ce groupe évoquent rarement le contexte réglementaire qui régit leur activité. Lorsqu'ils l'abordent spontanément, ils évoquent surtout la réglementation sociale sur les temps de conduite et de repos. Dans ce cas, la critique est acerbe et les exemples s'attachent à démontrer l'aberration de certaines règles, inapplicables dans la pratique.

La logique qui guide l'activité de ces acteurs se définit prioritairement sur des critères économiques. Le réglementaire est intégré indirectement dans les calculs de l'entreprise.

La conception de ces dernières est fondée sur une division du travail favorisant l'extension de la sous-traitance pré-existante. En appliquant des critères rigoureux de gestion, les entreprises de ce groupe tendent par le moyen précédent, à transférer sur les affrétés une bonne partie des problèmes liés à la réglementation. Ce sont les enjeux économiques qui dictent cette ligne de conduite aux acteurs concernés.

Il serait erroné de croire que cette façon d'agir s'inspire essentiellement de données réglementaires. La preuve en est que les nouvelles formes d'organisation pensées par ces acteurs tiennent compte de ces contraintes réglementaires sans les remettre en question.

Quant au modèle de comportement "Maîtrise traditionnelle", il concerne des entreprises qui raisonnent plus que les précédentes en termes de métier, à savoir le métier de transporteur dont le but est d'acheminer des marchandises.

Les entreprises du groupe précédent ont un raisonnement abstrait de gestion économique et de management. Dans le cas présent, la réglementation est évoquée plus spontanément et, paradoxalement, c'est le plus souvent pour faire état des violations de celle-ci.

Les effets de la crise, conjugués à ceux de la réglementation en vigueur, ont favorisé la mise en place de mécanismes économiques régulateurs rapidement pervertis. Ceux-ci sont fondés sur un recours plus intensif que par le passé à l'affrètement. Ce dernier était déjà prévu légalement et avait pour but de réduire les tensions résultant de déséquilibres momentanés entre l'offre et la demande de transport. Mais d'utilisation exceptionnelle, ce mécanisme s'est généralisé au point d'atteindre en retour ses instigateurs.

Les acteurs "Maîtrise traditionnelle" ont cru pouvoir éluder une partie des problèmes posés par la réglementation dans un contexte de crise économique en sous-traitant. Du même coup, ils ont largement participé à la dualisation du secteur. Mais il semble que cette pratique se retourne actuellement contre eux. La surcapacité et l'atomicité de l'offre au niveau des tractionnaires est telle qu'il existe une pression continue à la baisse des tarifs, bien au-delà du minimum de la TRO.

Cette évolution du marché amène de plus en plus les entreprises "traditionnelles" à violer la réglementation en invoquant la concurrence déloyale des transporteurs affrétés, favorisée par des frais de structure allégés. Ce processus s'est véritablement institutionnalisé ces dernières années et l'on ne repère plus aussi nettement les relations de causalité. Les acteurs "traditionnels" sont, de ce point de vue, les artisans de leurs propres difficultés.

Pour ce qui concerne les entreprises du modèle "Absence de maîtrise", la libéralisation est à l'ordre du jour dans la mesure où la plupart doivent jongler avec les règlements pour survivre. A court terme, réglementation ou non, de par les logiques précédentes, ils sont voués à l'échec dans le contexte économique présent et les questions réglementaires deviennent quasiment subsidiaires.

Cette dernière remarque n'est pas paradoxale. En effet, le niveau de la répression est tel que la réglementation tend à devenir sans objet sur un grand nombre de points. Par ailleurs, si ces acteurs se font les champions du libéralisme, c'est pour continuer leur activité dans un cadre qui ne soit plus illégal. De plus, la réglementation sert en partie d'exutoire à ces entreprises face à leurs difficultés économiques.

5. LES MODELES DE COMPORTEMENT CHARGEURS.

51. Réflexions méthodologiques.

La plupart des études classiques en matière de choix du mode de transport par les chargeurs sont basées sur des échantillons de taille importante dans la mesure où ces derniers doivent tenir compte de la diversité des branches d'activité.

Pour cela, la collecte et le traitement des données sont très lourds et nécessitent des moyens et du temps, éléments dont nous ne pouvions disposer dans le cadre de cette étude.

Un échantillonnage établi selon le critère des branches d'activité ne représente qu'une hypothèse parmi d'autres. Les conclusions n'ont pas de raison d'être plus pertinentes que celles qui seraient fondées sur d'autres critères, tout aussi importants vis-à-vis du choix modal. Cette constatation n'est pas de nature à condamner l'approche précédente, mais simplement à l'écarter puisqu'elle est trop longue à mettre en oeuvre et puisqu'il n'est pas certain qu'elle permette de saisir les rapports transporteurs-chargeurs quant au choix du mode.

En effet, ce choix dépend très largement de l'organisation du transport chez les expéditeurs. L'objectif de notre recherche est justement de mieux éclairer les raisons du choix du mode en s'appuyant au préalable sur une compréhension des formes d'organisation du transport chez les chargeurs.

Forts de ces considérations, nous avons pris le parti de choisir un échantillon de façon aléatoire. Le biais inhérent à notre option est partiellement compensé par le souci que nous avons eu d'approfondir les entretiens.

52. L'enseignement des enquêtes.

521. La place du transport chez les Chargeurs: leurs critères d'appréciation.

Une liste recensant quinze motifs (voir annexe V p.190) relatifs au choix du mode a été soumise à chaque enquêté. Seuls cinq motifs parmi ceux-ci ont été évoqués spontanément : le coût, le délai de transport, le respect des délais, la sécurité de l'acheminement et la fréquence de l'offre.

A ces critères s'en ajoutent deux qui influencent l'organisation même du transport dans l'entreprise, à savoir la nature de la marchandise et la zone géographique de destination.

Dans la double perspective de limiter le nombre de critères et de les homogénéiser, nous avons finalement retenu les quatre critères suivants : la qualité de service, le coût, la nature du produit et la zone géographique.

Nous avons regroupé sous l'appellation qualité de service les facteurs suivants :

- le délai, au sens du temps prévu pour la mise à disposition au lieu de destination ;
- la fréquence, à savoir la périodicité des départs offerts par les transporteurs, laquelle doit correspondre à celle des expéditions;
- la fiabilité, qui couvre le respect des délais et de la fréquence;
- la sécurité, qui fait référence au bon état de la marchandise à l'arrivée.

Ces quatre critères principaux résument la situation de choix du mode chez les chargeurs. Il faut cependant tenir compte du contexte économique, c'est-à-dire de la position des entreprises sur leur marché.

A l'aide de ces indicateurs, notre objectif est de procéder, en première approche, à des regroupements d'entreprises capables de déboucher, en seconde approche, sur une typologie de modèles de comportements.

Dans la mesure où nous nous intéressons à des comportements moyens, globaux et contrastés et compte tenu d'une mise en oeuvre difficile de l'analyse, nous avons pris le parti de privilégier le critère de coût du transport. Les trois autres critères de qualité de service, de nature du produit et de zone de destination présentent en effet un grand nombre de modalités possibles. Toute tentative de classement au moyen de ces déterminants nécessite un échantillon nettement plus conséquent.

Toutefois, les critères évoqués par les chargeurs ne sont pas strictement indépendants les uns des autres. Ainsi, la nature du produit auquel est attachée une certaine valeur ajoutée n'est pas sans effet sur le coût du transport.

522. Une pré-typologie.

C'est selon les deux critères de coût et de position sur le marché que nous établissons un tableau nous permettant de procéder à une agrégation des entreprises, préluant à l'émergence des modèles de comportement. D'où la représentation suivante :

Position sur le marché Coût du transport	peu concurrencée	concurrencée
	A	B
Influence peu importante sur l'organisation du transport		
Influence importante	C	D

Dans le cadre A nous trouvons des entreprises en position de relatif monopole. Elles fabriquent en général des produits de haute technologie à forte valeur ajoutée. D'où une faible sensibilité au coût du transport.

Les autres critères que nous avons retenus n'ont pas de pouvoir séparateur évident. Il serait vain de faire apparaître une sous-classification pertinente quant à l'organisation et au choix du mode.

Le cadre B regroupe des entreprises qui possèdent une image de marque bien établie. Bien qu'elles ne soient pas en position de force sur leur marché, le facteur coût n'est pas ressenti comme déterminant dans l'organisation de leurs transports. Leur renommée, souvent internationale, est bâtie sur un savoir-faire éprouvé.

De ce fait, elles misent plus sur la qualité de service du transport pour conserver leur clientèle que sur une prestation assurée au moindre coût.

Dans le groupe C, on recense des chargeurs qui accordent une grande importance à la qualité de service du transport. Par ailleurs, la sensibilité au coût n'est pas négligeable malgré une position relativement peu concurrencée sur le marché. Cela tient essentiellement au fait que, chez ces acteurs, il existe une préoccupation plus marquée à l'organisation du transport par eux-mêmes, ce qui les démarque notablement des entreprises du groupe A.

Le groupe D fait apparaître des acteurs très sensibles aux coûts de transport. La faible valeur ajoutée de leurs produits et leur position sur des marchés très concurrentiels expliquent cette attitude.

Ces deux facteurs les contraignent à une recherche de gains de productivité dans tous les domaines, y compris dans le transport de leurs marchandises. Cela les amène à bien définir leurs propres besoins en matière d'organisation et de choix de transport. Par suite, face aux transporteurs, ils sont capables de préciser leurs exigences en matière de qualité de service, ce critère étant pratiquement aussi important que le coût pour caractériser les acteurs de ce groupe.

523. Vers les modèles de comportements.

Nous cherchons maintenant, à la lumière de l'analyse précédente, à faire émerger des comportements homogènes face à l'organisation des transports chez les chargeurs.

Parmi les quatre groupes déterminés au 5.2.2., deux d'entre eux (groupes A et D) nous semblent assez contrastés pour servir directement de modèles de comportement. Les deux autres (groupes B et C) font l'objet d'un regroupement justifié par une même façon de percevoir le rôle du transport vis-à-vis de leur activité propre.

5231. Absence de définition du transport.

Le comportement de ces acteurs est fondé sur l'analyse classique de confrontation de l'offre et de la demande, qui les conduit à délaisser l'organisation du transport de leurs marchandises. En effet, l'exercice de leur activité est basé sur une perception dichotomique de la division du travail entre la sphère de la production et celle de la circulation. Autrement dit, il leur paraît normal de confier l'expédition de leurs produits à des gens dont c'est le métier.

Il va sans dire que ces acteurs n'effectuent pas de transport pour compte propre et qu'il faudrait une modification importante de leur environnement pour les voir changer de comportement.

Quatre variables principales expliquent le recours systématique de ce type de chargeurs au transport public :

a) Les exigences du destinataire, lequel pour des raisons de confiance, de sécurité, d'habitudes ou de coût, impose ses choix à l'expéditeur. A l'évidence ce destinataire agit sur la base d'un des deux autres modèles de comportement de notre typologie.

b) **Un choix stratégique.** Cette attitude est généralement le fait d'entreprises qui produisent des biens à forte valeur ajoutée ce qui les conduit, pour des raisons souvent économiques, à confier l'organisation de l'acheminement de leurs produits aux transporteurs.

Deux motifs sont couramment évoqués pour expliquer ce choix. D'une part, la mise en place d'un Service Transport au sein d'une entreprise entraîne un surcoût qui n'est pas forcément compensé par les avantages procurés. D'autre part, des risques financiers, encourus en cas d'incident de parcours, les amènent à se décharger de cette responsabilité sur les autres opérateurs de la chaîne de transport.

c) **La fréquence des relations avec le transport.** Ce facteur permet de comprendre globalement l'attitude des expéditeurs qui considèrent le transport comme une tâche finale purement formelle et sans enjeu.

Les faibles fréquence et volume des expéditions sont en général les variables clefs de ce motif de comportement. Celui-ci s'appuie aussi, souvent, sur une perception "dévalorisante" du transport, d'autant plus prononcée que les marchandises produites sont à forte valeur ajoutée et que l'activité exercée réclame une grande compétence.

On trouve aussi dans ce cas de figure des entreprises qui exportent une faible part de leur production. Le caractère limité, voire épisodique, de leurs expéditions, explique qu'elles n'éprouvent pas la nécessité de s'occuper de l'organisation du transport.

d) **Les établissements privés d'autonomie de décision en matière d'organisation de transport.** Ces entreprises font généralement partie de groupes qui décident des orientations à suivre en la matière. Elles ne revendiquent pas pour autant cette autonomie et reconnaissent même tirer de nombreux avantages à disposer des structures organisationnelles de ces groupes.

Quel que soit le schéma explicatif de ce modèle de comportement, il semble bien que toutes les entreprises qui relèvent de ce dernier se satisfont de leur situation. La faible concurrence qui règne dans leur secteur d'activités ou la faiblesse de leur degré de liberté les conduisent à se soucier très peu de l'organisation de leurs expéditions.

L'absence d'une définition personnelle de l'organisation des transports implique ipso facto celle du choix modal. Le manque de préoccupation en cette matière fait que ces entreprises ne sont que très partiellement informées sur le fonctionnement du marché des transports de marchandises. La connaissance incomplète de ce dernier aboutit à un choix qui, s'il a lieu, ne pourra s'opérer qu'à partir de jugements de valeur. Il ne s'agit donc pas d'un véritable arbitrage fait en connaissance de cause. L'interprétation de l'option affichée se trouve ainsi nécessairement biaisée.

La question fondamentale du choix du mode de transport, à l'origine de cette étude, perd de la sorte une grande partie de sa pertinence pour cette catégorie de chargeurs (groupe A du tableau 5.2.2.).

5232. Recours "traditionnel" au transport.

Toutes les entreprises de ce groupe disposent d'un Service Transport, bien structuré, qui veille au bon déroulement de l'acheminement des marchandises. L'existence de cette structure est un des points qui différencient ce groupe du précédent. Elle traduit le souci qu'ont ces entreprises de définir la place du transport dans leur activité et d'en dégager une demande précise en matière de prestation de services.

En plus d'une volonté de suivre et de contrôler les modalités d'expédition de leurs marchandises, ces chargeurs considèrent le transport comme un outil de promotion commerciale qui permet d'accroître la satisfaction de leur clientèle et contribue à la compétitivité de l'entreprise. Partant de ces considérations, ils expriment des exigences qui leur servent à sélectionner efficacement des opérateurs, et les autorisent à porter un jugement sur les performances des modes.

Il ressort des enquêtes que ces exigences portent principalement sur les quatre critères que nous avons regroupés sous l'appellation "qualité de service", le délai, la fréquence, la fiabilité et la sécurité. Malgré leur diversité, toutes les entreprises de ce groupe considèrent les deux derniers critères évoqués comme primordiaux.

Ceux-ci présentent comme caractéristique d'avoir un impact commercial important pour l'expéditeur. Pour ce qui est de la variable sécurité, au sens du bon état de la marchandise à son arrivée, le principal argument présenté par les chargeurs est d'éviter les contentieux.

Ces derniers entraînent, en premier lieu, une dégradation de l'image de marque de l'entreprise. Celle-ci est ainsi jugée sur une prestation dont la réalisation ne relève pas directement de sa compétence. En second lieu, ces contentieux sont une gêne pour l'entreprise du fait des procédures juridiques et administratives qu'ils engendrent. Enfin, ils sont à l'origine de difficultés financières qui correspondent à des impayés ou au partage éventuel de responsabilité.

Tout comme la sécurité, la fiabilité, entendue au sens du respect des délais et de la fréquence, a un impact sur l'image de marque de l'entreprise, quand bien même ce facteur ne relève pas directement de sa compétence.

L'attention, plus soutenue que prêtent les expéditeurs à la fiabilité, résulte d'une généralisation des pratiques d'engagement sur les délais de mise à disposition des produits chez les

clients. Les exigences de ces derniers, qui ont pour fondement des impératifs de production ou de stockage, sont répercutées par les chargeurs sur les opérateurs de transport à travers le critère de "fiabilité".

Celui-ci permet d'éviter à l'expéditeur les coûts engendrés par le non-respect des engagements pris vis-à-vis de son client. Ainsi, les retards de livraison dus au transports ou bien à l'achèvement tardif de la fabrication d'un produit, amènent généralement le destinataire à réclamer des pénalités à son fournisseur.

Bien que situées dans un secteur où la concurrence est vive, certaines entreprises de ce groupe accordent une place secondaire au coût de transport du fait qu'elles sont satisfaites de la fiabilité et de la sécurité d'acheminement de leurs produits.

Les deux autres critères, délai et fréquence, sont intimement liés à la fiabilité. Mais contrairement aux deux cas précédents, où les prestations ne sont évaluées qu'a posteriori, les chargeurs ont ici dès le départ la possibilité de juger du contenu de l'offre de transport qui leur est faite.

Dans les entreprises, délai et fréquence sont fixés sur la base de leurs contraintes internes, alors que fiabilité et sécurité sont davantage déterminées par les rapports avec la clientèle. Notons aussi que le délai et la fréquence sont des critères relativement standardisés qui font référence à une gamme de services connue et plutôt rigide. Les autres critères peuvent, au contraire, faire l'objet de négociations, d'adaptations et nécessitent plus d'attention et un meilleur savoir-faire.

Même si la qualité de service est prépondérante pour cette catégorie d'acteurs, les préoccupations du coût ne sont pas absentes et peuvent être importantes pour certains d'entre eux. Le niveau requis de qualité de service qu'ils fixent au transport de leurs marchandises est tel qu'ils perçoivent avec acuité, le coût induit par cette exigence.

Les entreprises de ce groupe ont une bonne connaissance du secteur des transports grâce à laquelle elles sont capables de formuler des exigences précises sur l'acheminement de leurs produits. De ce fait, il nous semble que la question du choix modal ne peut être abordée efficacement qu'à partir des informations recueillies auprès de ces seules entreprises.

Il n'est pratiquement pas d'acteurs de ce groupe qui considèrent que la route ne remplit pas les conditions minimales qu'ils exigent en matière de transports terrestres.

En ce qui concerne le chemin de fer, les chargeurs relèvent bien des insuffisances. Le principal reproche porte sur le suivi de la marchandise. Ils n'apprécient pas le fait d'ignorer la localisation précise de leurs produits en cas d'incidents. Même si ce désir d'information était satisfait, il mettent en avant les

rigidités du système ferroviaire qui les contraindraient de toute façon à rester impuissants lorsqu' apparaissent des difficultés. Par ailleurs, les procédures de contentieux sont plus lourdes que dans le cas de la route.

Si l'on ajoute à ces remarques les inconvénients relatifs aux caractéristiques techniques du chemin de fer, il en résulte un manque de souplesse évident par rapport à la route. Les chargeurs insistent sur le fait que cette rigidité n'est pas compensée par des tarifs attrayants.

Le jugement porté sur la voie navigable est encore plus radical. Très peu de chargeurs ont recours à ce mode et la majorité d'entre eux l'évacuent de leur domaine de choix, compte tenu de la nature de leurs exigences.

Ce résultat est assez paradoxal puisque la voie d'eau offre une grande sécurité et une fiabilité qui n'est pas, à première vue, moins bonne que celles des autres modes. On comprend ce paradoxe quand on compare les performances de ce mode à celles du fer et de la route, au regard des critères de délai et de fréquence. Ces derniers sont en fait les facteurs permissifs de la fiabilité et de la sécurité.

Nous avons vu que le comportement typique de ces acteurs autorisait à poser la question de choix modal. Eu égard au raisonnement micro-économique des entreprises, les modes de transports terrestres ne sont plus comparables lorsqu'on les envisage selon le critère qualité de service. Il serait toutefois erroné de penser que le choix modal de ces chargeurs s'opère nécessairement à partir d'une mise en concurrence des modes, sauf si l'on appréhende la question au niveau macro-économique (groupes B et C du tableau 5.2.2.).

5233. L'intégration du transport à la production.

Toutes les entreprises de ce groupe sont de grande taille et disposent d'une structure en général importante, chargée de concevoir et de gérer la circulation de leurs produits. Elles assurent une production ou une distribution de masse.

Le transport est considéré ici comme une donnée vitale pour l'activité. Il se situe à l'interface du système productif et du système de distribution qui, selon la conception de ces entreprises, s'interpénètrent largement. Cela les amène à concevoir avec précision l'organisation du transport de leurs marchandises.

Pour beaucoup de ces entreprises, la période de crise a accentué la nécessité de réfléchir sur la façon de réduire l'ensemble des coûts. Il s'est avéré qu'une amélioration de la gestion des stocks pouvait générer des économies non négligeables.

Dans un premier temps, on a vu ces entreprises réorganiser leur mode d'approvisionnement ainsi que la structure d'entreposage et de stockage des produits finis. Dans un deuxième temps, elles ont été amenées à appliquer la même logique à un champ d'investigation moins traditionnel. C'est leur recherche d'optimisation des coûts qui les a portées à s'intéresser plus intensément à la distribution de leurs produits. D'où l'émergence d'un besoin de meilleure interpénétration entre la production et le transport des marchandises.

De cette orientation stratégique découle un comportement spécifique. Les chargeurs qui l'ont adopté ne raisonnent plus selon la seule logique interne d'unité de production. Les frontières de celle-ci sont remises en question. De ce fait le transport fait partie intégrante de la réflexion globale de ces chargeurs. Cette réflexion s'appuie sur une logique de chaîne, au sens où l'efficacité est recherchée dans les relations de causalité entre les différentes étapes du processus de production-distribution.

L'optimisation de cette chaîne ne consiste pas en une optimisation partielle de tel ou tel maillon spécifique mais porte sur l'ensemble des éléments qui la composent. Un sous-optimum local, par exemple le recours au transport aérien plus coûteux, peut cependant induire un coût généralisé optimal, par exemple une rotation de stocks plus rapide.

La logique d'optimisation de ces chargeurs se traduit par un choix de solutions fonctionnelles qui prend en compte la totalité de la chaîne. Cette recherche de solutions fonctionnelles précède et détermine les modes adoptés de manière quasiment inéluctable. La question du choix modal perd dès lors tout son sens. Le mode qui est utilisé dans la réalité par le chargeur s'analyse comme la conséquence des choix opérés dans le cadre d'une logique qui intègre le transport au système productif (groupe D du tableau du 5.2.2.).

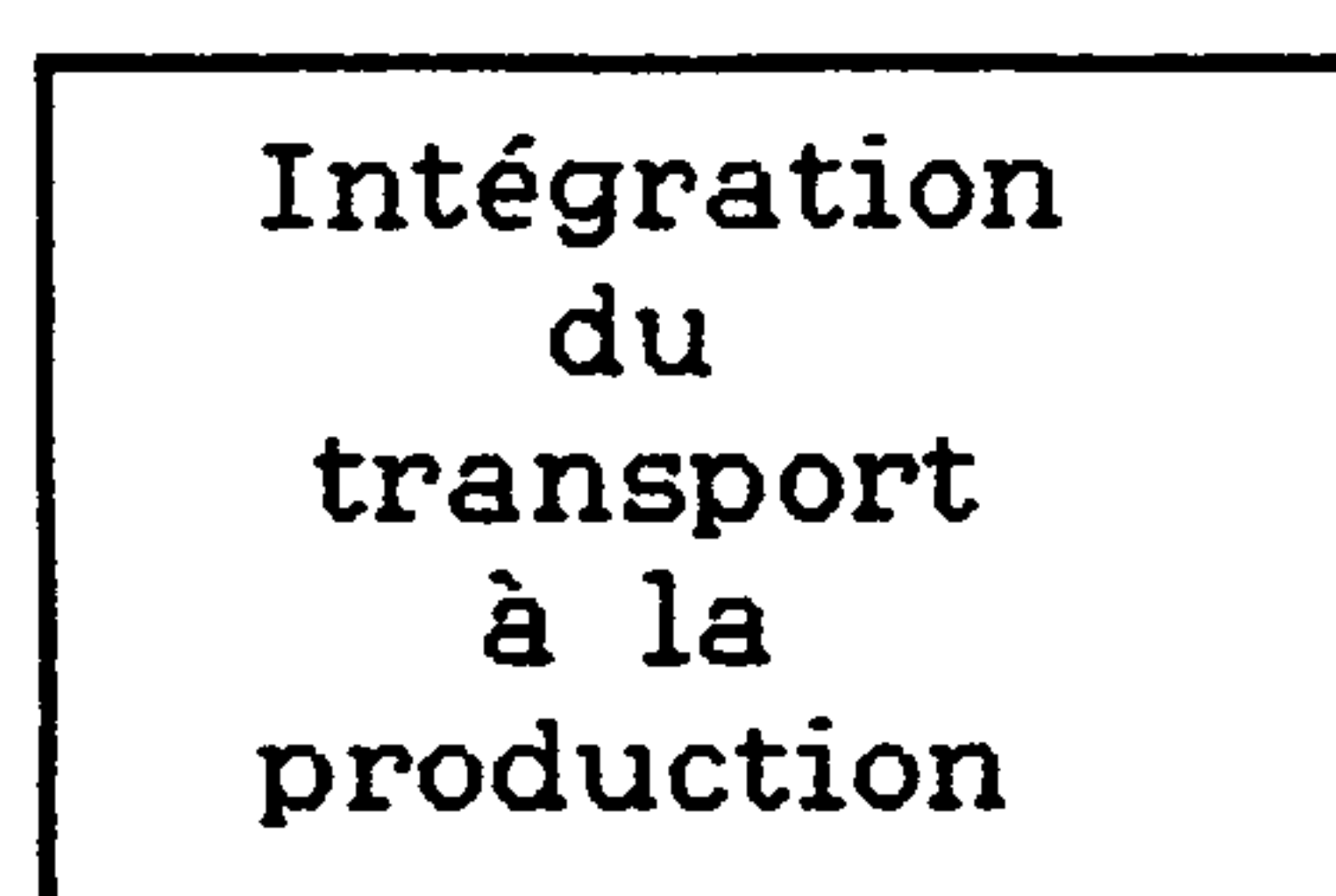
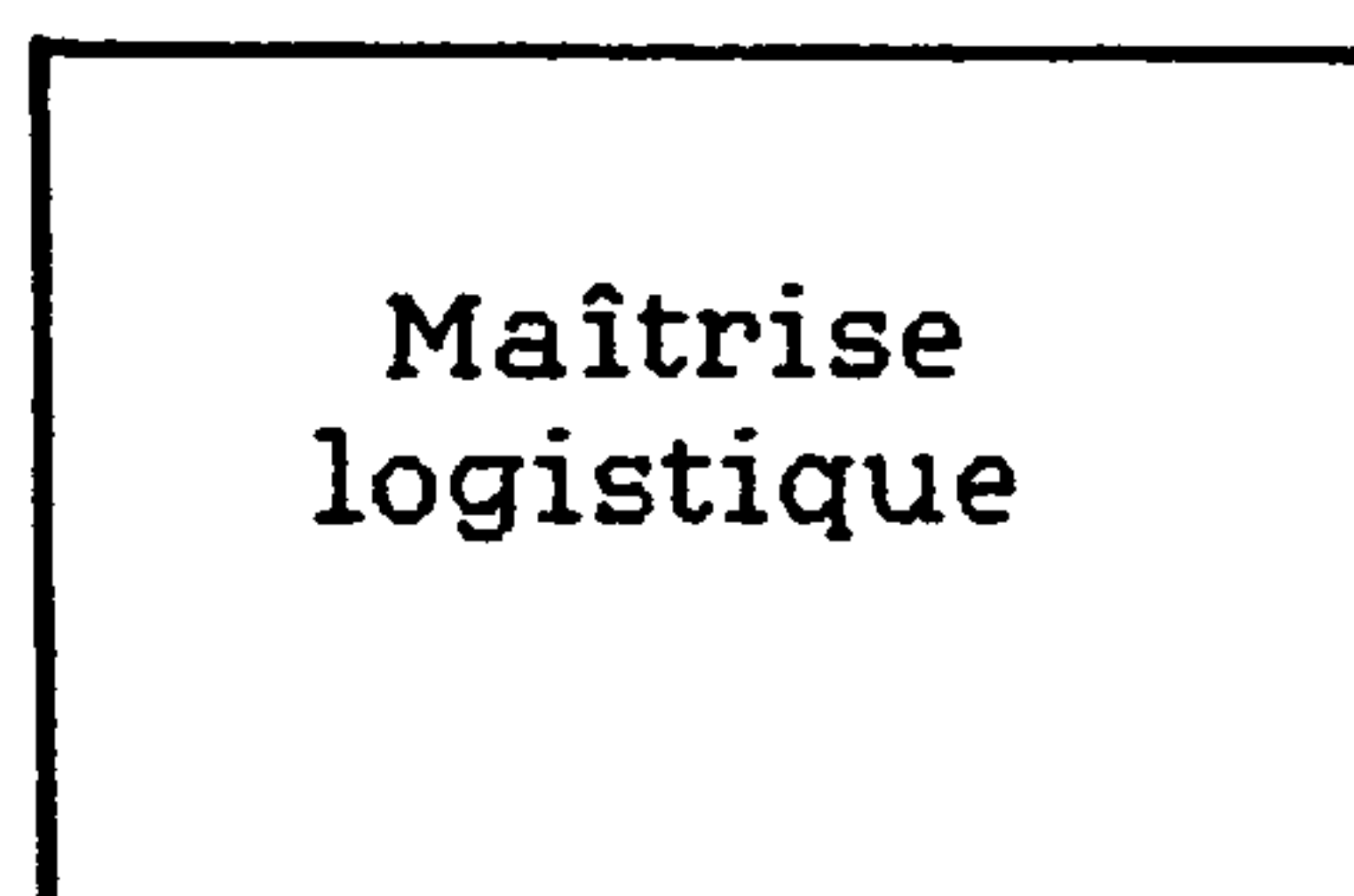
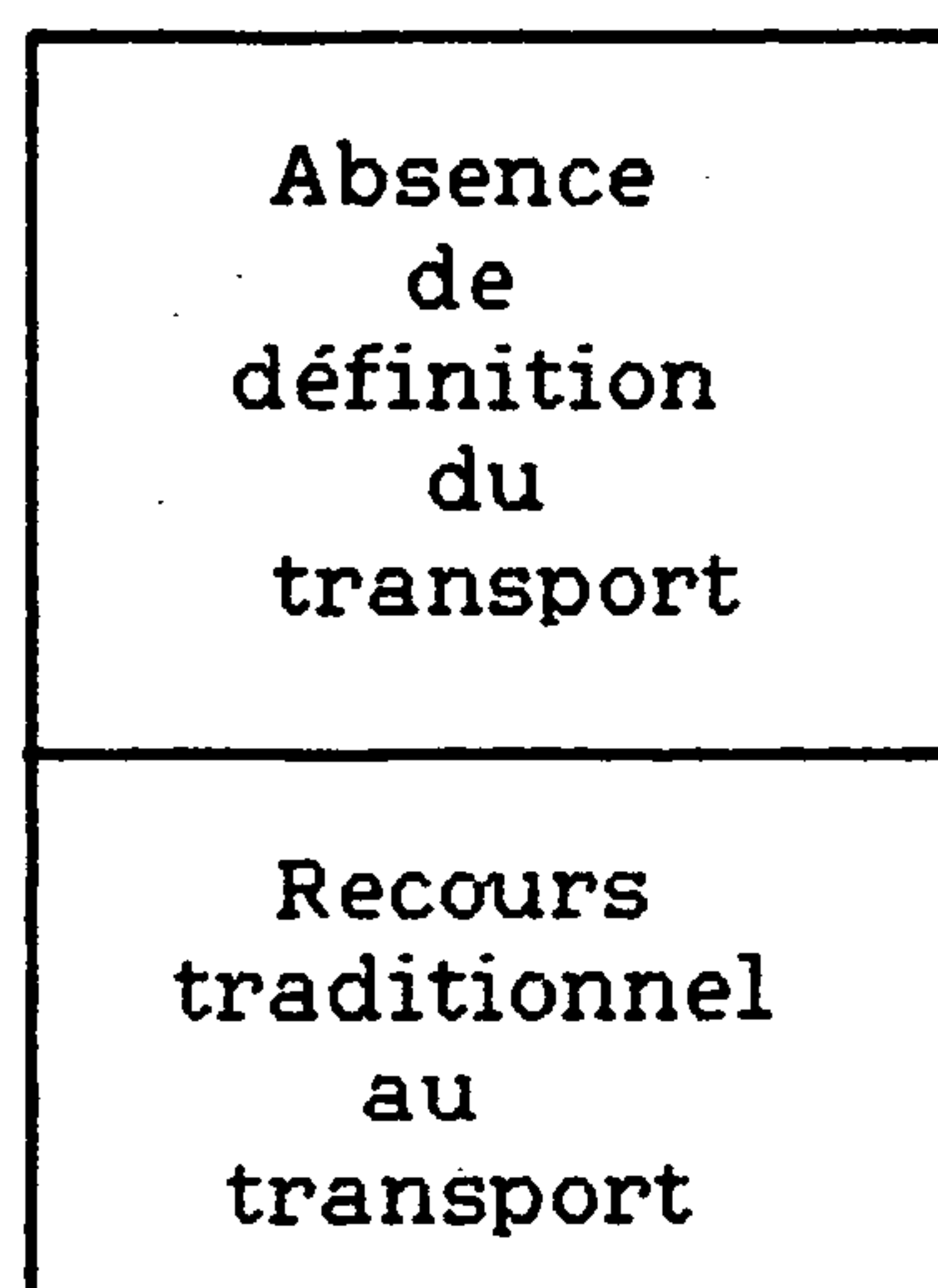
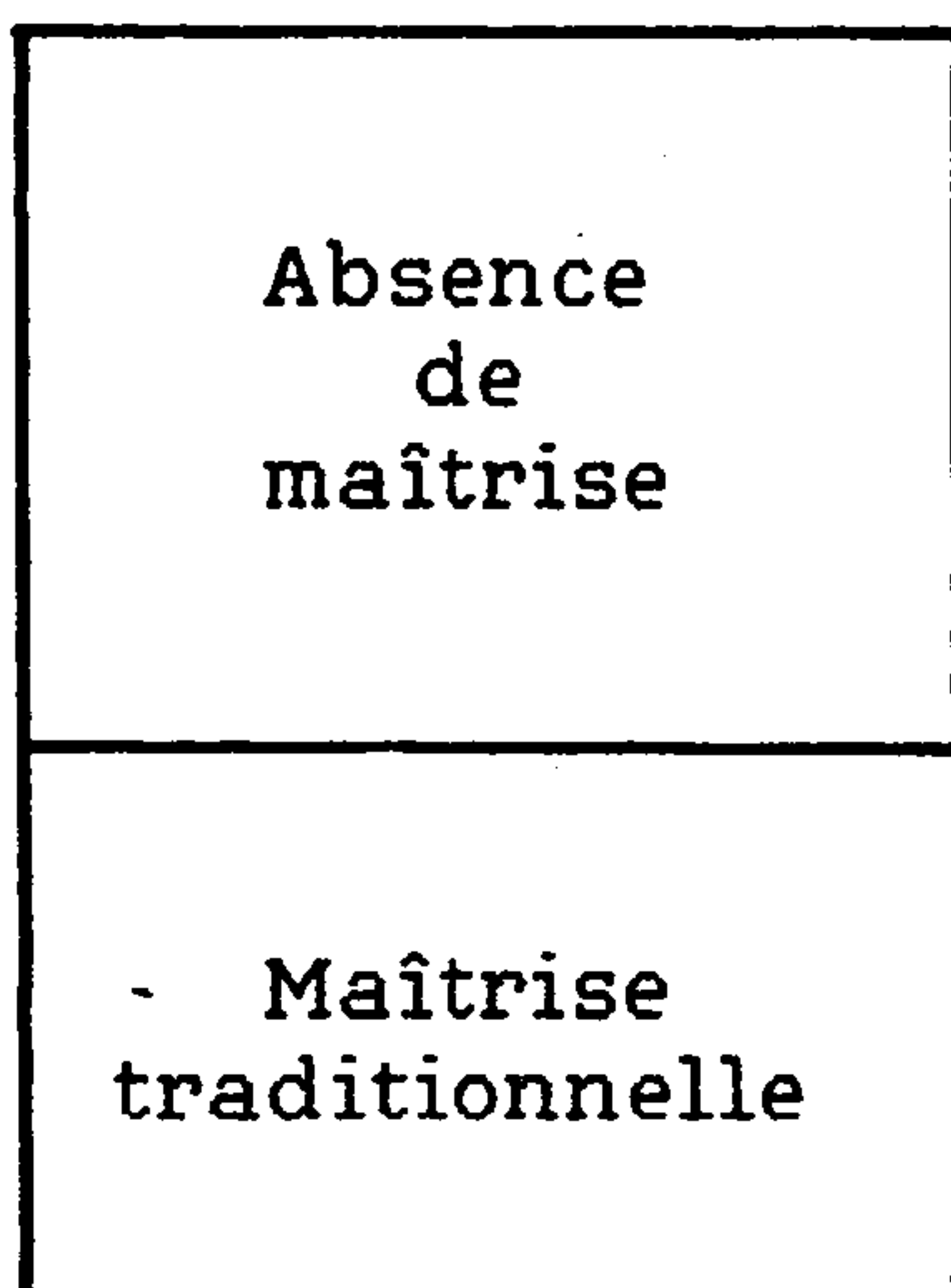
6. LA CONCURRENCE TRANSPORTEURS-CHARGEURS.

Avant de présenter des scénarios et d'évaluer leur impact sur les modèles de comportement précédemment mis en évidence, il convient de replacer transporteurs et chargeurs, étudiés séparément, dans le contexte réel de leur activité.

La simple évocation des six modèles permet de préciser des similitudes de comportement entre des transporteurs et des chargeurs. Le schéma qui est présenté à la page suivante donne un premier aperçu des rapprochements de comportement envisageables.

TRANSPORTEURS

CHARGEURS



Malgré des différences notables, on perçoit une certaine analogie dans la façon de poser les problèmes entre certaines catégories de transporteurs et certaines catégories de chargeurs. La logique qui guide l'action des transporteurs "Maîtrise logistique" et des chargeurs "Intégration du transport à la production" est fondée sur une même ambition.

Pour rester maîtres de leur activité, les transporteurs concernés, sont amenés à s'étendre au-delà de leur champ conventionnel d'activité. On retrouve cette "stratégie de débordement" chez les chargeurs précités qui y voient le moyen d'optimiser la gestion de leur activité de production.

Les transporteurs "Maîtrise traditionnelle", tout comme les chargeurs "Recours traditionnel au transports", sont animés par un souci de "stratégie de recentrage", se basant sur les potentialités offertes par la mise en application d'une gestion rigoureuse au niveau de leur seule activité.

Ils prennent leurs offres réciproques comme une donnée et cherchent à bâtir leur maîtrise personnelle sur l'adéquation de l'offre à la demande qu'ils ont stratégiquement définie. Ils s'estiment maîtres quand la position de la frontière qui les séparent est conforme aux objectifs qu'ils se sont fixés.

Les chargeurs du modèle "Absence de définition du transport" et les transporteurs du modèle "Absence de maîtrise" ont ceci de commun qu'ils ne s'interrogent pas sur le rapport existant entre les transports et la production. Toutefois, les raisons qui expliquent ce type de comportement sont différentes dans les deux cas .

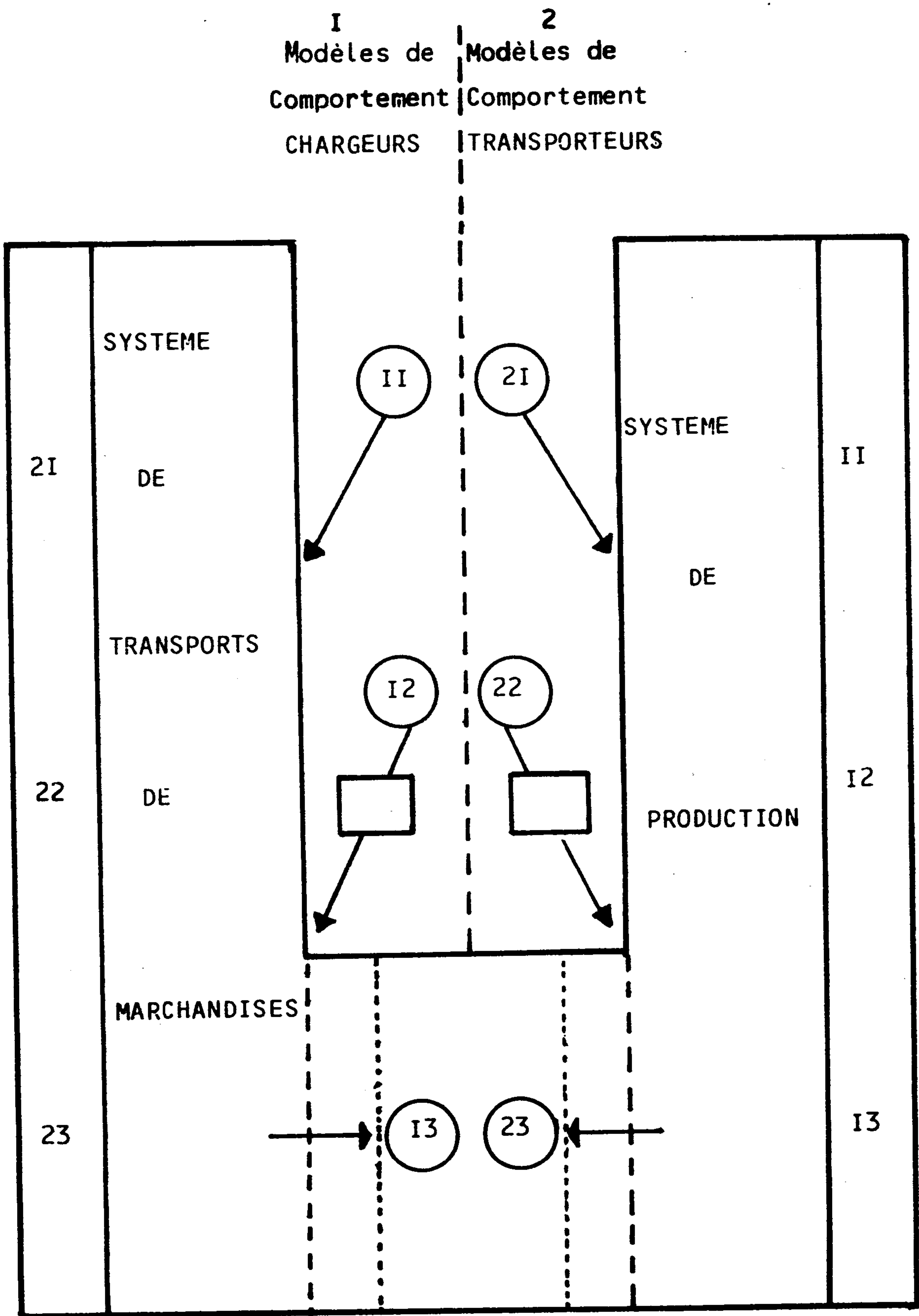
Chez les premiers, l'indifférence à ce sujet traduit une absence de contrainte à s'occuper de l'organisation des expéditions de leurs marchandises : du fait, par exemple, de la faible concurrence qui règne dans leur secteur d'activité. Ils disposent d'une assez grande marge de manoeuvre. L'attitude des transporteurs pré-désignés est par contre le résultat d'une contrainte de marché. Ces entreprises, de petite taille en général, subissent la domination des plus grandes qui les réduisent au rôle de sous-traitants.

Cet effort de rapprochements entre les modèles de comportements, bien que simplificateur et audacieux, présente l'avantage de mettre en lumière les nouveaux enjeux qui concernent le domaine des transports. Ce dernier ne peut plus être appréhendé comme un secteur isolé, dont on organiserait le fonctionnement au travers de mesures plus ou moins corporatives. Bien que toujours dépendant du système productif, il s'articule davantage avec celui-ci. Ensemble, ils participent aux mutations économiques en cours. Les enjeux logistiques des acteurs de la chaîne de transport sont révélateurs à cet égard.

Côté transporteurs, on observe une annexion des tâches autrefois accomplies par les industriels. Cette réalité a pour effet de modifier profondément le profil des entreprises de transport, qu'il s'agisse de la formation des dirigeants, des moyens techniques de suivi et de gestion de l'activité, et du savoir-faire des employés.

Côté chargeurs, on constate qu'une réflexion générale sur la circulation des flux liés à leur activité de production les conduit à une conception du transport beaucoup plus fonctionnelle que modale. Toute réflexion sur les principes à adopter en matière de réglementation des transports doit tenir compte de ces évolutions.

Le schéma suivant, qui constitue la synthèse des remarques accumulées au cours de notre travail, nous semble devoir être le point de départ de la réflexion sur l'objet, le sens et le contenu d'une nouvelle réglementation.



Explication du schéma :

1. Modèles de comportement chargeurs :

- 11. Absence de définition du transport
- 12. Recours "traditionnel" au transport
- 13. Intégration du transport à la production.

2. Modèles de comportement transporteurs

- 21. Absence de maîtrise
- 22. Maîtrise traditionnelle
- 23. Maîtrise logistique.

La flèche 11 tente de matérialiser le comportement correspondant qui consiste en un recours direct au système de transport sans enjeu stratégique.

La flèche 21 précise le fait que les acteurs correspondants n'ont aucune prise sur le système productif, qui leur apparaît comme une donnée.

La flèche 12 fait état d'une réflexion préalable sur le système de transport avant que soient formulées les demandes. Le rectangle retrace cette idée qui s'exprime en termes d'exigences particulières.

La flèche 22 représente les comportements de transporteurs qui cherchent à rester maîtres de leur devenir en sélectionnant leurs créneaux d'activité. Cet effort est matérialisé par le rectangle.

La flèche 13 traduit un comportement des chargeurs qui visent à refaçonner les frontières du système de transport selon leurs propres besoins.

La flèche 23 montre la réaction de certains transporteurs qui cherchent à s'implanter au coeur même de entreprises du système productif. Dans ce cas également, la frontière entre les deux systèmes s'en trouve modifiée.

Selon ces deux derniers mouvements, on voit émerger une concurrence d'un type nouveau, confrontant directement des chargeurs et des transporteurs. Les objectifs de maîtrise de ces acteurs impliquent la mise en place de logiques entièrement nouvelles qui rendent secondaires leurs préoccupations liées au choix du mode de transport.

Notre analyse met en évidence une interpénétration grandissante entre les systèmes de transport et productif. Il en résulte que toute réglementation pour être en phase avec la réalité économique doit impérativement tenir compte de cette tendance dans ses objectifs et sa formulation.

Il nous semble que l'interpénétration à laquelle nous venons de faire allusion, va vers une meilleure efficacité du système de transport. En conséquence, cela devrait avoir des répercussions positives sur l'optimum collectif.

Une réglementation qui limiterait son champ d'action au secteur des transports entendu dans son acception habituelle et qui s'en tiendrait à un arbitrage (dont l'efficacité n'a pas été démontrée de façon convaincante dans le passé) entre les modes, risquerait de remettre en question ce mouvement. Deux remarques importantes méritent d'être faites :

- l'éventuel optimum sectoriel qui est visé dans l'approche usuelle peut s'avérer pénalisant pour la recherche de l'optimum économique général ;

- la réglementation reste basée sur le principe de la concurrence entre les modes. Or, tout montre que celle-ci s'efface au profit d'une autre forme de concurrence, celles des entreprises (transporteurs entre eux, transporteurs-chargeurs, acteurs nationaux et internationaux).

Plus fondamentalement cette réglementation empêcherait le développement de la complémentarité entre les modes, qui est pourtant la condition nécessaire à la réalisation d'un optimum collectif à partir de l'optimisation des chaînes de transport.

IIIème PARTIE: SCENARIOS ET MISE EN OEUVRE DES MODELES DE COMPORTEMENT.

1. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES SCENARIOS RETENUS.

Les deux critères fondamentaux de réglementation et de contexte économique sont à la base de la construction de nos scénarios. Nous avons choisi un petit nombre d'hypothèses contrastées pour chacun de ces deux critères.

Au préalable, on peut rappeler la non-corrélation systématique entre modification du contexte économique général et modification dans le secteur des transports. Par exemple, une reprise de l'activité économique générale ne correspond pas forcément à une reprise de l'activité transport.

Cette remarque étant faite, nous avons retenu trois variantes relatives à des niveaux d'activité économique différents :

- a) Pérennisation de la tendance actuelle caractérisée par la morosité des marchés.
- b) Aggravation de la situation économique.
- c) Reprise soutenue de l'activité.

Nous avons pris en considération trois hypothèses en ce qui concerne l'évolution future de la réglementation :

- a) Conservation en l'état de la réglementation actuelle.
- b) Libéralisation (ou dérégulation) au sens d'assouplissement ou de suppression de règles existantes. Dans cette hypothèse, seules des mesures indicatives sont envisagées.
- c) Nouvelle réglementation (ou déréglementation) au double sens d'une refonte (nouvelle logique) et d'une simplification de la réglementation.

La réforme réglementaire, devrait selon nous et pour le cas français, s'appuyer sur les caractéristiques du secteur des transports actuel et sur les perspectives de son rôle à venir.

Elle doit permettre un développement de la logistique pour des raisons de productivité générale. Mais cette refonte doit veiller à ne pas être un moyen d'accroître les effets de domination-exploitation que connaît actuellement le secteur des transports de marchandises.

En adoptant une vision logistique, il est clair que les mesures réglementaires doivent favoriser la complémentarité entre les modes et non pas maintenir le principe de la concurrence, entretenu par la juxtaposition de réglementations modales.

Jusqu'alors l'idée a été de protéger les différents modes plus que de les aider à se développer véritablement. Cette attitude n'est pas saine dans la mesure où elle accentue les différences et génère des tensions inter-modales qui gaspillent et dispersent les énergies.

Il est nécessaire de repenser l'édifice et de le définir sur une base nouvelle, dont les réglementations modales spécifiques ne soient que le prolongement. Pour que cette réglementation soit acceptée, elle doit être comprise et impulsée. Il est donc important d'informer les acteurs concernés et de confirmer cette nouvelle orientation par des investissements judicieux.

A ce propos la façon dont les transports combinés sont actuellement envisagés est à remettre en cause. Ces transports sont encore conçus comme l'extension d'un mode principal et non comme le résultat d'une logique globale privilégiant l'acheminement de la marchandise. Dans la nouvelle optique le raisonnement devient a-modal, car l'accent est davantage mis sur la prestation que sur le mode.

Au-delà de l'aspect "complémentarité des modes", dans cette vision logistique, la réglementation doit aussi prévoir les rapports entre intervenants qui opèrent sur chacun des maillons de la chaîne.

A cet égard nous avons vu dans le point 6. de la partie II que la conception logistique tendait vers une concurrence transporteurs-chargeurs. Il convient donc que la réglementation traite expressément de cet aspect selon des modalités qui devraient faire l'objet d'une réflexion ultérieure. Cette réglementation devrait simplement avoir pour objet de préciser les conditions de concurrence entre transporteurs et chargeurs.

Au niveau des transporteurs eux-mêmes, les mesures réglementaires doivent traiter tout particulièrement des relations de sous-traitance. En fait, nous avons signalé que ces dernières font partie intégrante du transport entendu au sens logistique. Mais nous avons constaté aussi que la sous-traitance est le lieu d'émergence de mécanismes pervers. C'est la raison pour laquelle une réglementation s'impose.

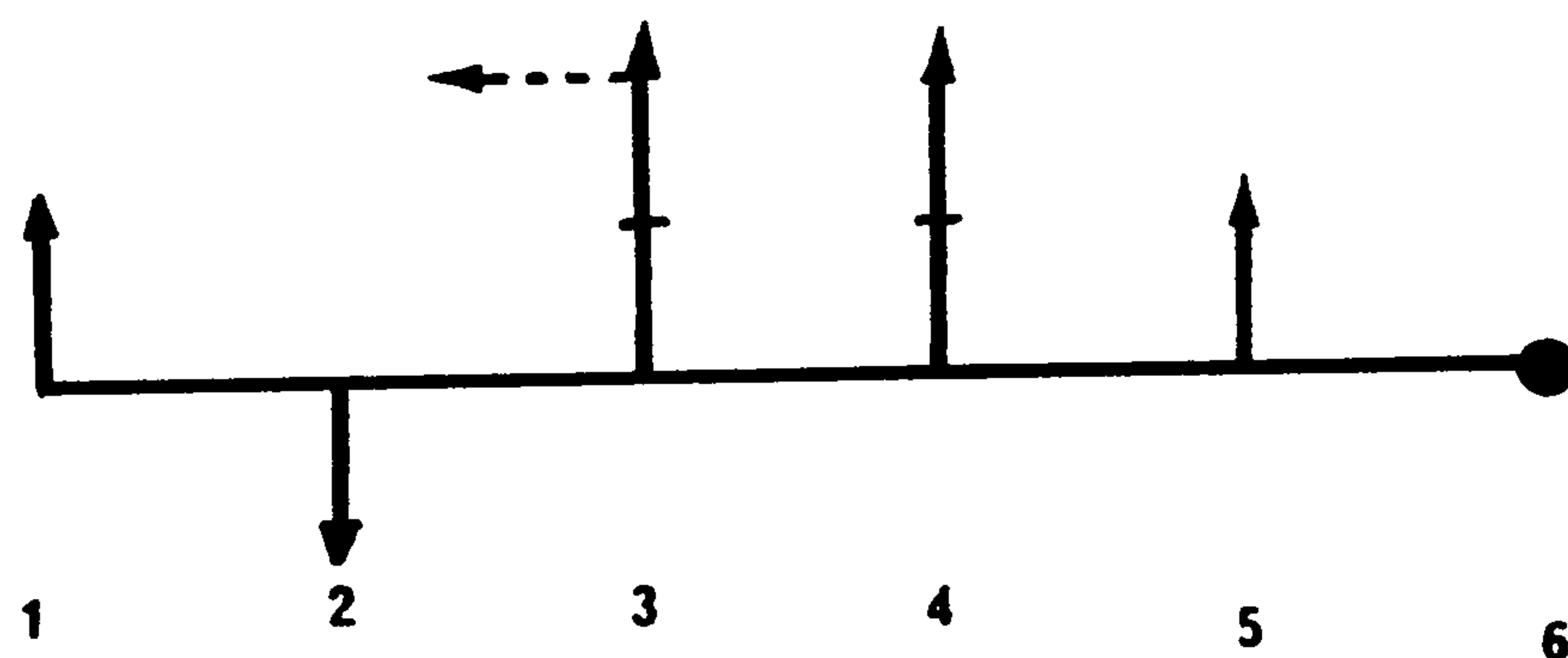
Celle-ci est difficile à mettre en oeuvre car, d'une part elle ne doit pas entraver un mécanisme qui se justifie économiquement et d'autre part elle doit éviter les dysfonctionnements qu'illustrent bien la situation actuelle. Ces règlements ne joueront à plein que lorsque le marché des transports caractérisé par une surcapacité, aura été assaini.

Au moins à titre transitoire, il apparaît souhaitable de limiter l'entrée dans la branche aux transporteurs qui auront été instruits de cette nouvelle logique. Ces transporteurs devront bénéficier d'une bonne formation et être soucieux des impératifs de gestion de leur entreprise.

Mais le critère qui s'avère essentiel est celui du respect de la réglementation. Celui-ci ne sera effectif que dans la mesure où la réglementation apportera la garantie d'une juste rémunération du travail effectué, même s'il est exécuté dans un cadre de sous-traitance. Enfin, la période de transition devra préparer les nouveaux transporteurs au fonctionnement couplé avec les autres modes.

Après avoir défini ce que nous entendons par déréglementation du marché des transports, nous étudions chacune des trois combinaisons qui résultent du croisement des deux critères "contexte économique" et "réglementation". Nous présentons l'effet de ces conditions sur les modèles de comportement transporteurs et chargeurs. Nous assortissons chaque explication d'un schéma pour une meilleure compréhension résumée des phénomènes.

Le principe de lecture de ces schémas est le suivant:



Les numéros renvoient aux six modèles de comportement mis en évidence dans les points 4. et 5. de la seconde partie de l'étude.

- | | |
|---------------|--|
| Transporteurs | 1 = Absence de maîtrise |
| | 2 = Maîtrise traditionnelle |
| | 3 = Maîtrise logistique |
| Chargeurs | 4 = Intégration du transport à la production |
| | 5 = Recours traditionnel au transport |
| | 6 = Absence de définition du transport |

Une flèche tournée vers le haut signifie que la proportion relative d'acteurs possédant ce comportement tend à augmenter. Inversement, si la flèche est orientée vers le bas, cela signifie que la proportion relative d'acteurs possédant ce comportement tend à diminuer. Un point signifie que la proportion est peu altérée par le scénario correspondant.

Afin de rendre compte de l'intensité des tendances précédentes, nous avons utilisé des flèches de longueurs différentes. La flèche en pointillés matérialise une sortie du secteur (disparition d'entreprises de transport).

Toutefois, il ne s'agit que d'un moyen pour visualiser commodément ces tendances. La gradation utilisée est ordinale. Elle ne saurait jouer le rôle d'un indicateur quantitatif. Il est hors de question de solder algébriquement les tendances à la hausse et à la baisse relatées par ces flèches.

2. MISE EN OEUVRE.

Précisons ici que nous considérons dans un premier temps un contexte économique donné. Une fois celui-ci fixé, nous envisageons l'impact des diverses hypothèses réglementaires retenues, dans un second temps.

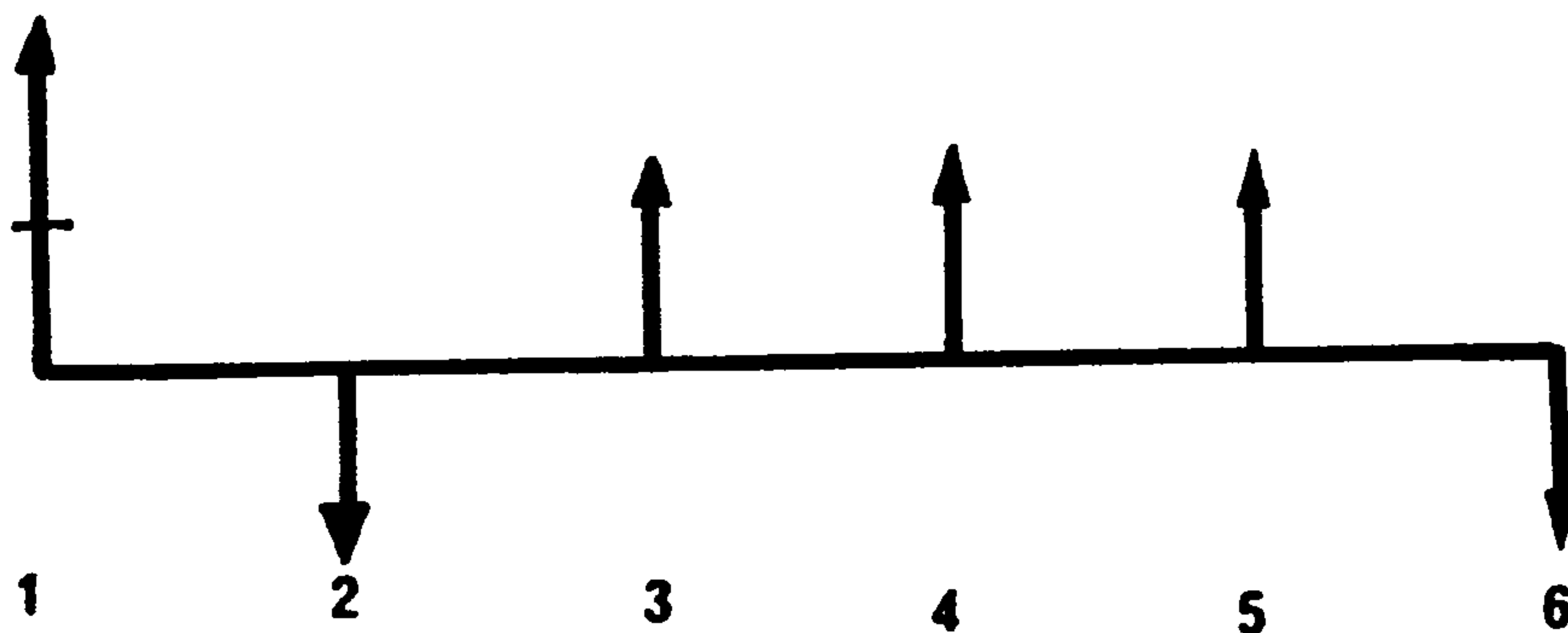
21. Fil de l'eau économique - Fil de l'eau réglementaire.

La pérennisation de la situation actuelle laisse à penser que les tensions existant entre les transporteurs s'accroissent. La dualisation du secteur devient plus nette. Le nombre des acteurs ayant le comportement "Absence de maîtrise" s'accroît car la situation fil de l'eau économique est marquée par une légère récession du fret. L'environnement réglementaire ne changeant pas, la pression continue de s'exercer sur les mêmes acteurs défavorisés.

Relativement, les transporteurs "Maîtrise traditionnelle" voient leur poids diminuer. Confrontés à des conditions difficiles, ils glissent peu à peu vers l'un des deux autres types de comportement. Pour ce qui est des transporteurs "Maîtrise logistique", leur proportion se développe peu dans la mesure où la logique qui sous-tend leur action n'est pas spécialement favorisée.

Le rapport de force transporteurs-chargeurs n'est pas fondamentalement modifié. La surcapacité du secteur transport représente cependant toujours un handicap pour les transporteurs.

Côté chargeurs, on constate une préoccupation plus importante des problèmes de transport. Dans un contexte économique maussade où la concurrence est plus vive, les coûts liés au déplacement des produits prennent une place plus conséquente que par le passé. Relativement, le comportement "Absence de définition du transport" perd donc de son importance vis-à-vis des autres types de comportement.



22. Fil de l'eau économique - Libéralisation réglementaire.

De manière générale, les effets de domination dans le secteur des transports s'amplifient. Les plus touchés sont les transporteurs "Absence de maîtrise". Leur nombre augmente malgré la disparition de multiples entreprises cessant leur activité par dépôt de bilan.

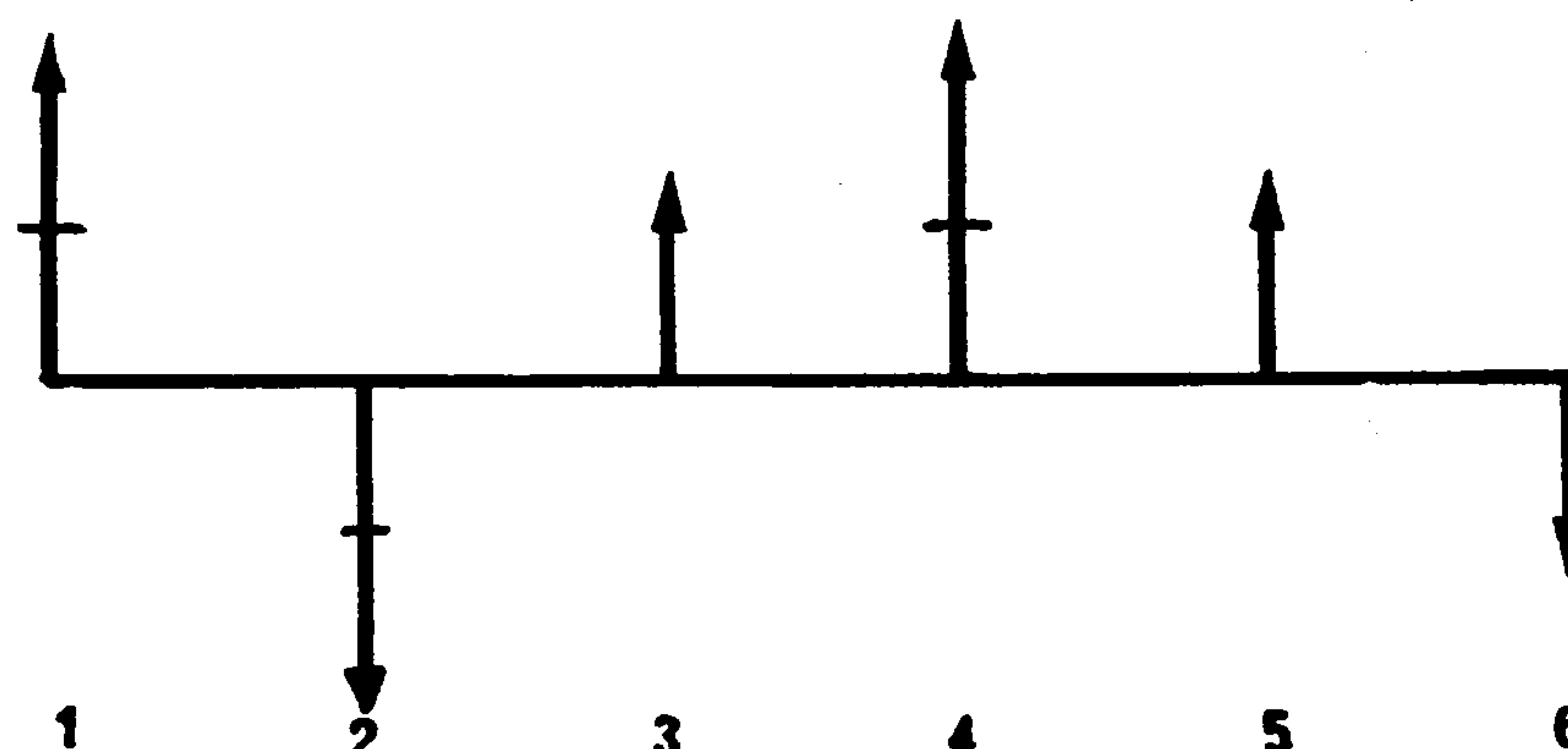
La position des transporteurs "Maîtrise traditionnelle" est inconfortable car la concurrence se fait plus rude et accélère la mutation du secteur vers de nouvelles structures. Une partie d'entre eux se voit contrainte d'adopter le comportement "Absence de maîtrise", alimentant ainsi le groupe le plus démuné. D'autres, mieux armés, ont les moyens humains, techniques et financiers de réorienter leurs activités selon la logique du comportement "Maîtrise logistique". Globalement, leur nombre chute assez fortement.

Les transporteurs "Maîtrise logistique" voient leur proportion augmenter, mais ils restent moins bien placés que les chargeurs correspondants du fait de la surcapacité du secteur des transports.

La pression sur l'offre se traduit à court terme par une modification du rapport de force transporteurs-chargeurs au profit de ces derniers.

Les chargeurs "Intégration du transport à la production" développent leur influence et aggravent en partie la situation des transporteurs "Absence de maîtrise". Par ailleurs, la proportion relative des chargeurs "Absence de définition du transport" diminue du fait de la dégradation lente du contexte économique. Les chargeurs "Recours traditionnel au transport" voient leur proportion accrue, en partie du fait de la prise de conscience des chargeurs précédents.

De manière générale, le mouvement s'explique par l'attention plus soutenue de tous les chargeurs à la qualité de service dans une situation caractérisée par une vive concurrence.



23. Fil de l'eau économique - Refonte réglementaire.

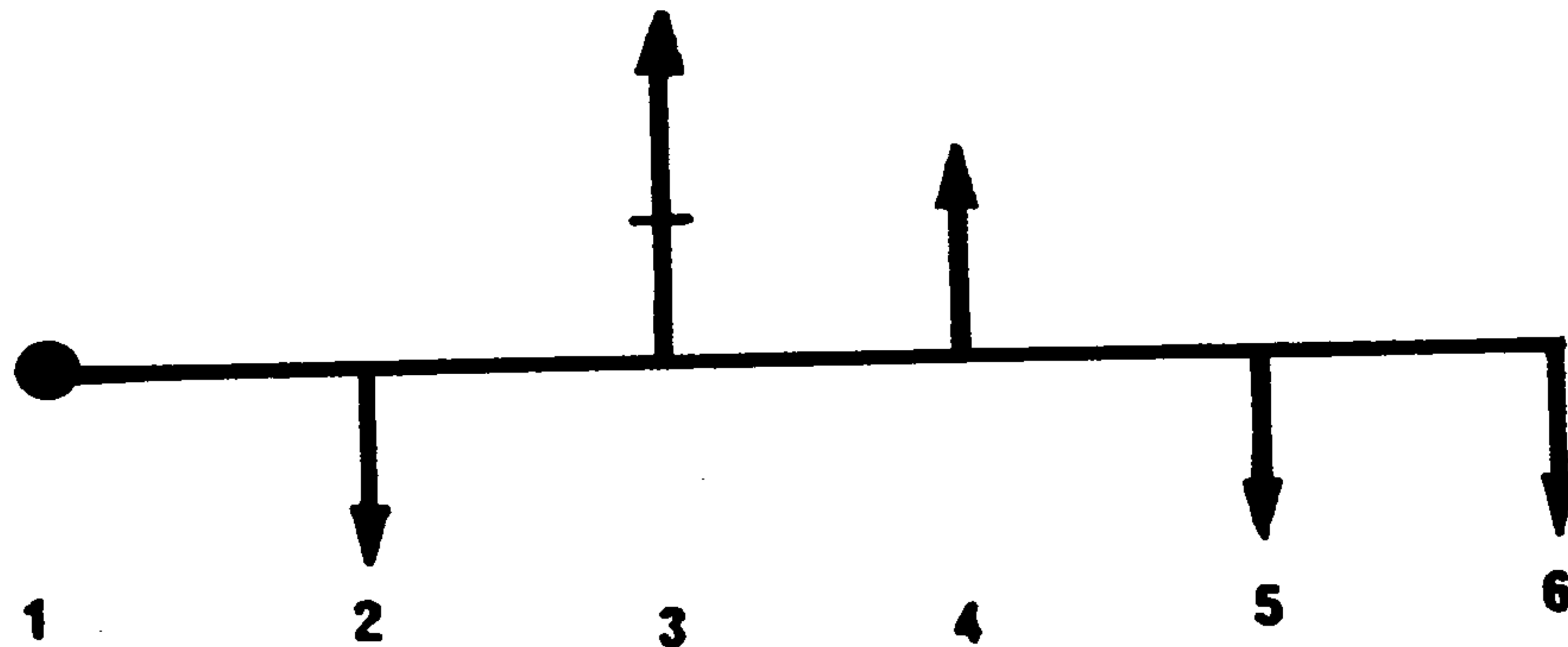
Compte tenu des hypothèses que nous avons fixées dans le point 1 pour une déréglementation, nous pouvons prévoir une stabilisation de la proportion des transporteurs "Absence de maîtrise". La réglementation conditionne en effet largement dans ce cas l'entrée dans le secteur et la sortie de ce même secteur.

Par essence, le comportement "Maîtrise logistique", favorisé par la réglementation, devient de plus en plus présent, au détriment du comportement "Maîtrise traditionnelle". La mutation du secteur est accélérée mais tout se passe sans désordre, car celle-ci est orientée judicieusement par le cadre réglementaire.

Les rapports transporteurs-chargeurs sont différents dans cette hypothèse, car ces derniers bénéficient des retombées positives de la réglementation élaborée et mise en oeuvre dans le secteur des transports.

Cela favorise les chargeurs "Intégration du transport à la production" au détriment des deux autres modèles de comportement. La proportion des chargeurs "Recours traditionnel au transport"

diminue un peu, bien qu'il y ait de plus en plus de chargeurs préoccupés du transport de leurs marchandises, du fait de la stagnation économique générale.



24. Aggravation de la crise - Fil de l'eau réglementaire.

Ce scénario aggrave les conséquences négatives de la stagnation économique envisagée précédemment. La sortie du secteur, pour les transporteurs, n'est plus le seul fait des acteurs "Absence de maîtrise", qui sont toutefois les plus frappés, mais aussi des entreprises "Maîtrise traditionnelle".

La restructuration du secteur transport accélère la remise en cause de la vision traditionnelle de la profession. La proportion des comportements "Absence de maîtrise" augmente car la raréfaction des frets aiguise la concurrence et la maîtrise des chargeurs.

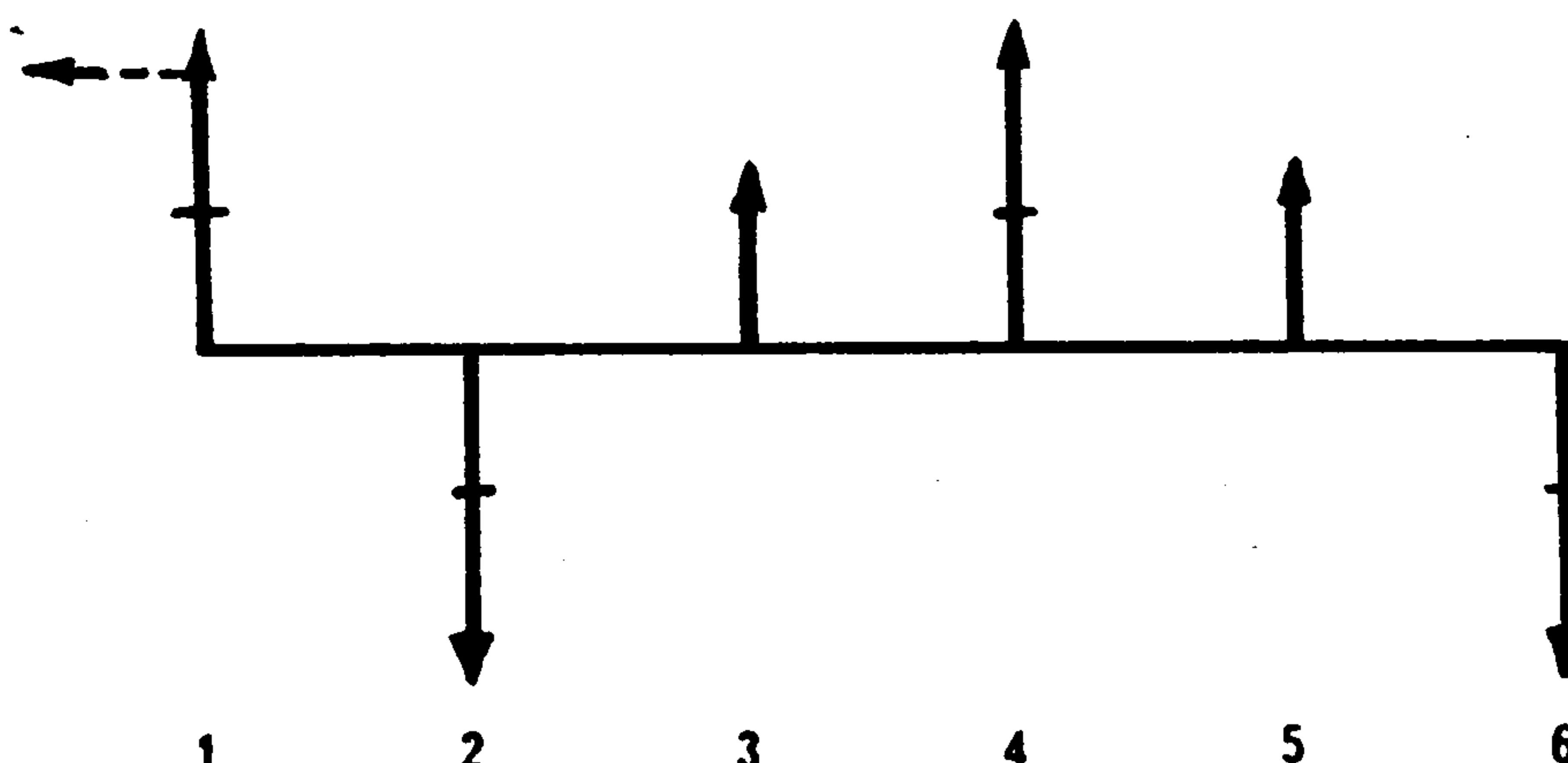
Quelques transporteurs "Maîtrise traditionnelle" grossissent la proportion des comportements "Maîtrise logistique" qui ne progresse pas de manière spectaculaire du fait de l'absence de fret qui les place en position de faiblesse vis-à-vis des chargeurs "Intégration du transport à la production".

Dans ce contexte défavorable, où seuls les mieux armés résistent, on voit poindre une véritable concurrence entre transporteurs "Maîtrise logistique" et chargeurs "Intégration du transport à la production". Cette concurrence vise à établir de nouveaux rapports de force entre l'offre et la demande, fondés sur des logiques nouvelles.

Evidemment, les chargeurs précités voient leur influence augmenter considérablement tant du point de vue des seuls chargeurs que de celui qui inclut aussi les transporteurs. Ils participent à une dualisation accrue dans le secteur des transports.

Les impératifs commerciaux des chargeurs deviennent plus cruciaux. Il en est de moins en moins qui peuvent se permettre d'ignorer les problèmes liés à la circulation de leurs produits. La proportion des chargeurs "Absence de définition du transport" s'amenuise considérablement dans un tel contexte économique.

De ce fait, le comportement "Recours traditionnel au transport" est plus prisé que le précédent. Mais on peut penser qu'il ne s'agit là que d'une étape qui représente une prise de conscience de ces questions et qui peut évoluer rapidement vers une vision plus large de type logistique.



25. Aggravation de la crise économique - Libéralisation réglementaire.

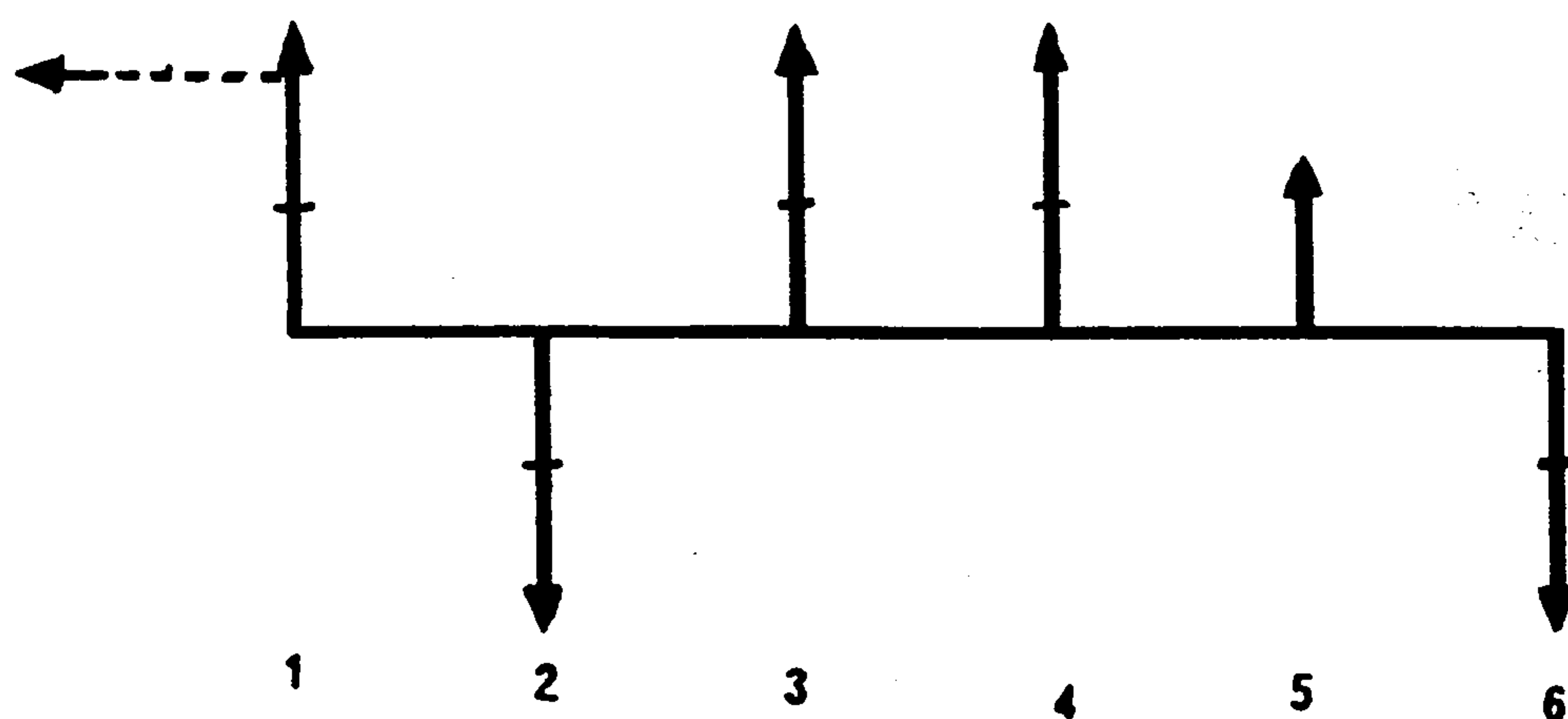
Dans ce cas, la situation dans le secteur des transports est très détériorée. L'écart se creuse entre les entreprises. Un très grand nombre d'entre elles sortent définitivement du secteur, si bien que les transporteurs "Absence de maîtrise" ne voient pas leur proportion s'accroître outre mesure par rapport au cas précédent (24.).

Le manque de fret rend la concurrence encore plus implacable. Les transporteurs "Maîtrise logistique" sont les mieux placés pour récupérer l'essentiel des frets existants. Il en résulte une fragilisation des transporteurs "Maîtrise traditionnelle". Dans leur recherche de fret à tout prix, ceux-ci sont contraints de se tourner vers les précédents dont ils deviennent fortement dépendants. Leurs comportements s'apparentent alors à celui des transporteurs "Absence de maîtrise".

Le contexte économique et l'absence de réglementation modifie la nature des rapports de force existant entre les transporteurs et les chargeurs. La tendance matérialisée par des préoccupations logistiques est accélérée. L'équilibre qu'on observe entre chargeurs et transporteurs s'établit sur cette nouvelle base, mais au prix d'un coût social très élevé.

A moyen terme, il peut apparaître des conséquences économiques négatives pour certains chargeurs. Si le mouvement amorcé se poursuit, on va vers une oligopolisation du secteur transport qui créera un nouveau rapport de force en faveur des transporteurs qui, malgré la crise et l'insuffisance de fret, pourront s'imposer auprès de ces chargeurs. Dans cette hypothèse, on débouche sur de nouvelles tensions caractérisées par une certaine dégradation de la qualité de service due à une structure de l'offre plus rigide.

L'impact de l'absence ou non de réglementation dans les transports ne modifie pas fondamentalement à court terme les tendances observées chez les chargeurs dans le contexte de crise aggravée (cf.24.). En particulier, bien peu de chargeurs peuvent rester insouciantes des problèmes posés par l'acheminement de leurs produits.



26. Aggravation de la crise - Refonte réglementaire.

Dans ce scénario, le cadre réglementaire que nous avons précisé dans le point 1 n'est pas remis en question par l'aggravation du contexte économique. Néanmoins, il est évident qu'il faut envisager des modalités d'application différentes.

Dans ce cas, la réglementation ne peut être considérée que comme un palliatif des conséquences graves observées dans les deux scénarios précédents. En effet, en situation de crise sérieuse, il n'est pas réaliste de penser que la réglementation est une panacée. La réalité actuelle du secteur des transports démontre bien que les règlements passent après les conditions économiques.

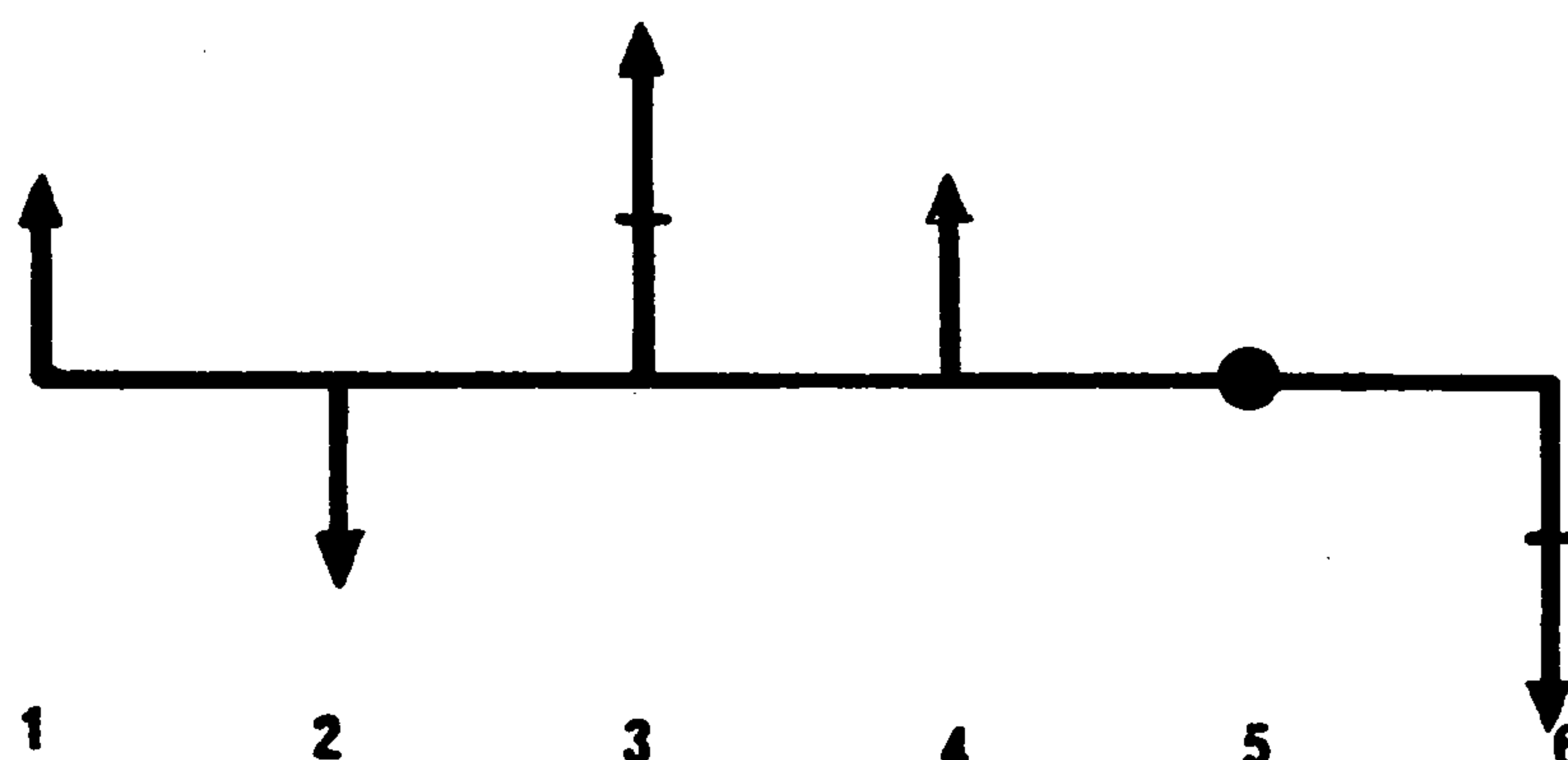
Ces remarques étant faites, il est clair que la réglementation évite la déstructuration anarchique du secteur des transports. Elle conserve la logique initiale à savoir une incitation à la complémentarité entre les modes et à une approche globale de la chaîne de transport.

C'est la raison pour laquelle, malgré un contexte défavorable, la proportion de transporteurs "Absence de maîtrise" ne s'accroît pas démesurément, de même que le nombre de faillites. Par ailleurs, la réglementation "protège" la structure traditionnelle du secteur. La restructuration est plus lente mais le coût social à court terme est moins élevé.

Autre avantage pour les chargeurs, en référence au point 25., la mise en oeuvre de cette réglementation évite d'accroître leurs difficultés eu égard à une moindre rigidité de l'offre de transport. De cette manière, ils n'ont pas à subir de tensions supplémentaires en provenance du système de transport.

Une certaine forme de choix est laissée aux chargeurs qui, compte tenu de l'environnement, s'intéressent, de plus en plus nombreux, à l'expédition et à la distribution de leurs marchandises.

La percée logistique chez les chargeurs se trouve atténuée pour deux raisons: d'une part, la réglementation a pour objectif de veiller à équilibrer une concurrence transporteurs - chargeurs. D'autre part, les chargeurs "Recours traditionnel au transport" trouvent encore des transporteurs susceptibles de satisfaire à leurs exigences sans qu'il soit besoin de les reformuler.



27. Reprise économique - Fil de l'eau réglementaire.

Il est bien évident qu'en cas de reprise économique soutenue et quel que soit le cadre réglementaire envisagé, la situation est moins délicate, même pour les acteurs les plus mal lotis.

L'augmentation notable du fret tend à mieux rentabiliser les investissements des transporteurs car ils peuvent utiliser sans

difficulté la totalité de leur capacité de prestations de services. La part des entreprises en faillite diminue ainsi que celle des transporteurs "Absence de maîtrise". Moins à la merci des chargeurs, ils ont la possibilité de s'implanter localement ou de se spécialiser dans certains créneaux dans la mesure où la concurrence entre les transporteurs est moins vive.

Le comportement "Maîtrise traditionnelle" tend à se retrouver chez un nombre plus important de transporteurs. Les pressions exercées par les chargeurs sont moins nettes et les exigences de ces derniers peuvent être satisfaites avec les moyens propres au secteur transport car des marges commerciales confortables sont rétablies.

On peut toutefois penser que beaucoup de transporteurs sensibilisés de manière aiguë aux problèmes de gestion vont poursuivre leur activité dans cette voie. Ainsi, la proportion de transporteurs "Maîtrise logistique" continue d'augmenter à vitesse modérée.

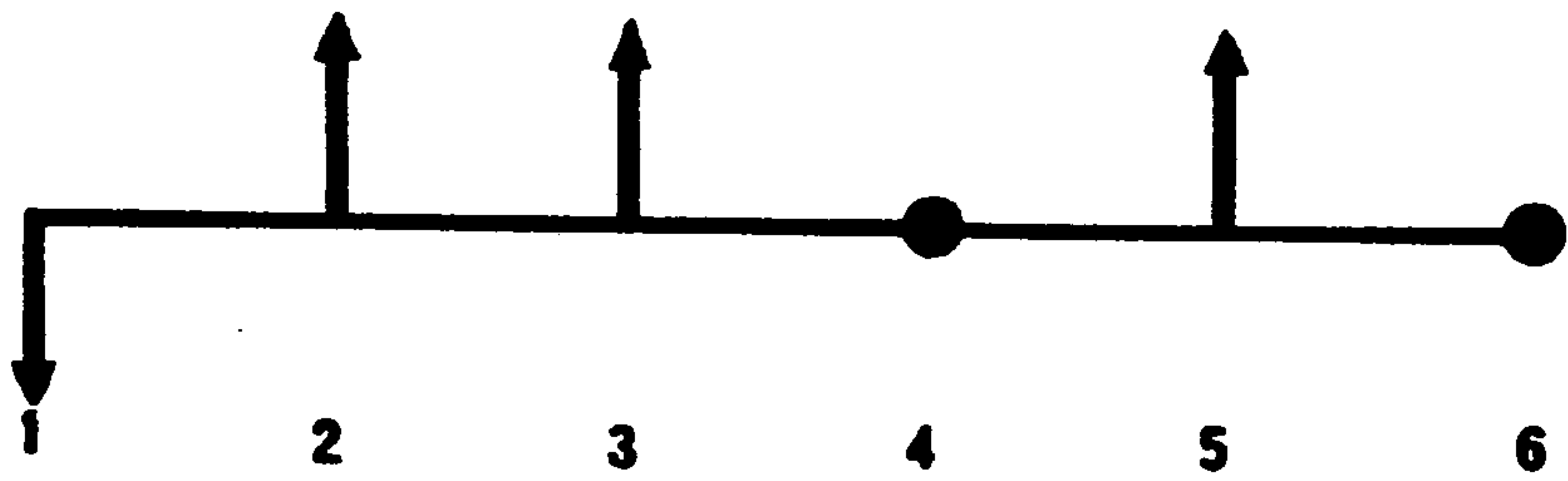
L'un des points importants de ce scénario est illustré par une modification du rapport de force transporteurs-chargeurs. Les tensions s'amenuisent avec un fret grandissant. Bien sûr, des efforts d'adaptation, de restructuration existent toujours pour les transporteurs car on ne peut pas imaginer une reprise à l'identique des périodes d'expansion que la France et la CEE ont connues par le passé.

Ainsi, la tendance à l'expédition de colis de dimensions plus réduites qu'autrefois est-elle à considérer dans le cadre de ce scénario.

Dans la mesure où l'on pose l'hypothèse que le contexte réglementaire reste ici inchangé, l'environnement économique qui prévaut dans cette vision prospective invite à penser que la réglementation devient plus facile à respecter. La TRO, effectivement appliquée, permet à nombre d'entreprises d'éviter de travailler à perte, en tenant compte de leurs coûts de revient plus systématiquement.

Les chargeurs, quant à eux, ne sont pas incités à modifier impérativement leurs pratiques actuelles en matière d'organisation de l'acheminement de leurs marchandises. Ceux qui n'avaient pas de préoccupations marquées à ce sujet ne verront pas, dans l'ensemble, l'objet d'un changement de politique dans un contexte économique florissant.

Par ailleurs, la tendance à une "Intégration du transport à la production" n'est plus aussi vitale que dans la situation actuelle. Il en résulte au mieux un maintien de la proportion de chargeurs de ce type. La majorité des entreprises de production se contente d'une définition du cadre dans lequel doit se dérouler l'expédition de leurs produits afin de garantir le maintien de leur influence sur le marché.

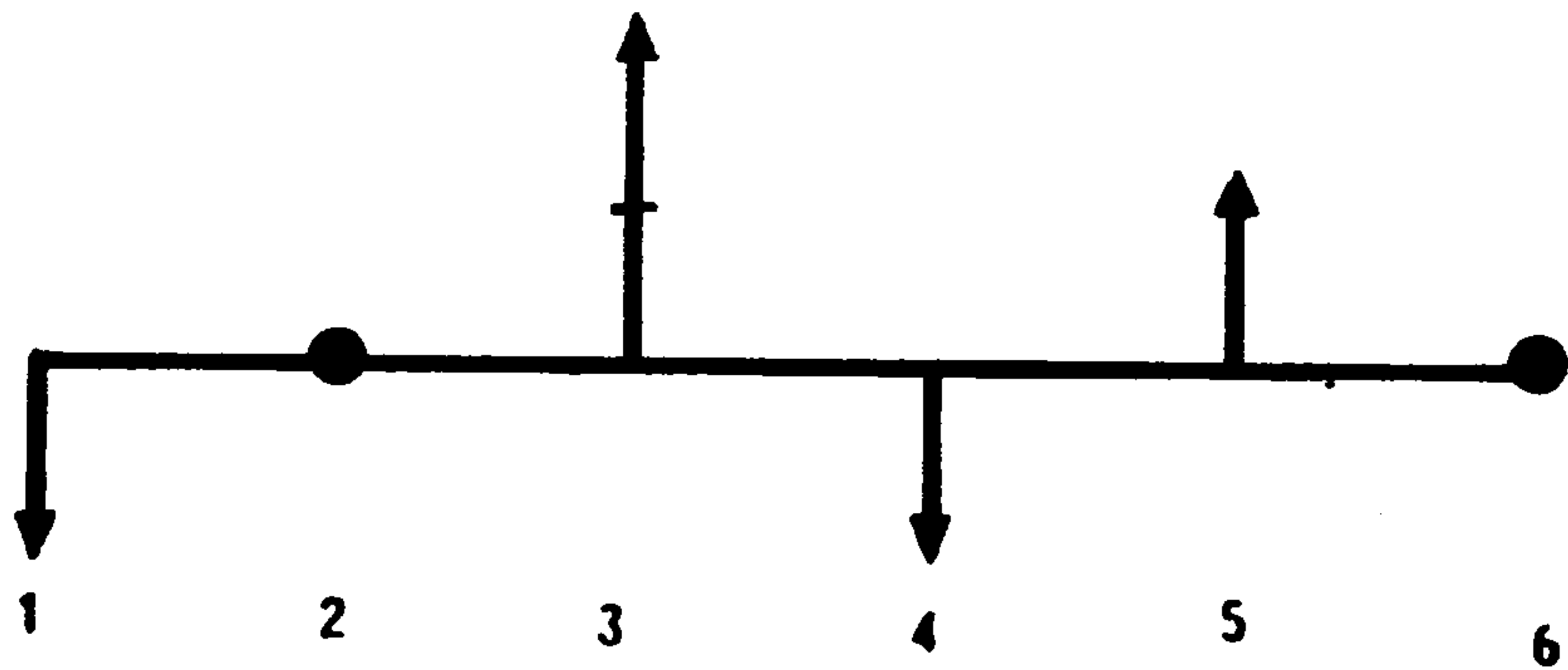


28. Reprise économique -
Libéralisation réglementaire.

Dans cet environnement économique favorable, la concurrence entre les transporteurs s'avive. L'ancien cadre réglementaire astreignait encore les entreprises au respect de certaines normes de prix ou de capacité. La levée des barrières incite à une augmentation significative de la proportion des transporteurs "Maîtrise logistique". Malgré l'abondance de fret qui amenuise les tensions sur le marché des transports, l'absence de règles vient contrebalancer cet effet.

C'est pourquoi la position des transporteurs "Absence de maîtrise", meilleure que dans la situation de référence actuelle, n'est cependant pas aussi favorable que dans le scénario précédent (27). Ils font les frais de la lutte menée par les plus gros transporteurs en vue d'accroître leurs parts de marché.

Les chargeurs eux-mêmes sont en partie à l'origine de cette situation. Ils ont en effet tendance à profiter de cette concurrence entre transporteurs et à surenchérir. Ils ont plus à gagner à cela que de s'occuper eux-mêmes activement de leurs acheminements. La proportion de transporteurs "Intégration du transport à la production" tend à diminuer pour cette raison en regard du comportement "Recours traditionnel au transport".



29. Reprise économique - Refonte réglementaire.

Cette situation idyllique s'il en est, n'est toutefois pas dénuée d'intérêt dans une analyse succincte. Celle-ci fait apparaître que, même dans un contexte économique très favorable, une réglementation bien pensée a un impact non négligeable, tant sur une orientation vers une meilleure utilisation complémentaire des modes de transports que pour éviter les effets négatifs d'une concurrence sauvage entre les transporteurs.

Le nouveau cadre réglementaire favorise en effet les comportements "Maîtrise logistique" et, dans le même temps, atténue les effets pervers que cette tendance exerce sur les affrétés. Une refonte réglementaire se justifie donc économiquement et socialement, même dans une hypothèse de reprise soutenue de l'activité économique générale.

Pour ce qui concerne les chargeurs, c'est surtout le contexte économique qui justifie leurs comportements. Toutefois, à l'inverse du cas précédent (28), la concurrence n'est plus aussi acharnée ni anarchique chez les transporteurs. Elle est conduite selon une certaine logique sous-tendue par un cadre réglementaire refondu.

De ce fait, les chargeurs ne peuvent pas tirer le même profit d'une surenchère dans l'hypothèse présente, ce qui explique le maintien de la proportion des chargeurs "Intégration du transport à la production". Cela a pour avantage en retour, par une saine émulation, d'éviter que les transporteurs ne tirent trop avantage à leur tour d'une situation de force due à la présence d'un fret suffisant sur le marché.

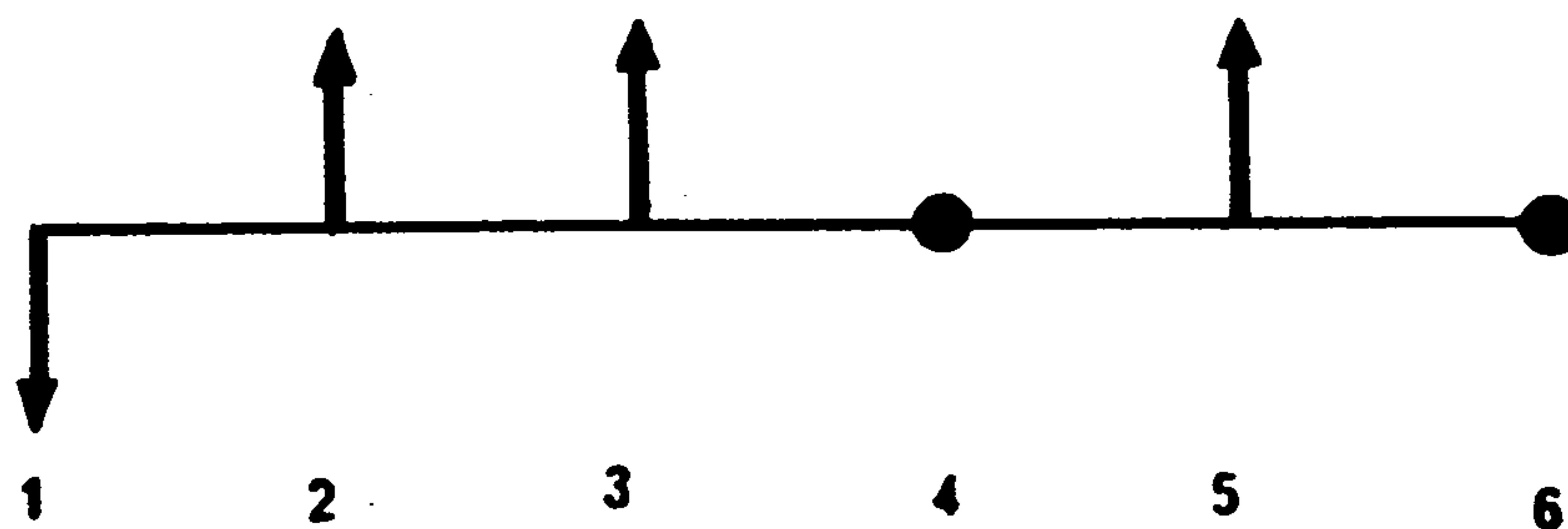


Tableau résumé des neuf évolutions scénariales décrites ci-dessus:

<div>Contexte Réglementaire</div> <div>Contexte Economique</div>	Fil de l'eau	Libéralisation	Refonte Réglementaire
Fil de l'eau	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4, 5. Downward arrows at 2, 6.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4, 5. Downward arrows at 2, 6.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4. Downward arrows at 2, 5, 6. A black dot at point 1.</p>
Aggravation de la crise	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4, 5. Downward arrows at 2, 6. A dashed arrow points left from point 1.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4, 5. Downward arrows at 2, 6. A dashed arrow points left from point 1.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 4. Downward arrows at 2, 6. A black dot at point 5.</p>
Reprise	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 2, 3, 5. Downward arrows at 1, 6. Black dots at points 4 and 5.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 3, 5. Downward arrows at 2, 4, 6. Black dots at points 2 and 5.</p>	<p>A horizontal line with points 1 to 6. Upward arrows at 2, 3, 5. Downward arrows at 1, 6. Black dots at points 4 and 6.</p>

N.B. Les flèches en pointillés indiquent une tendance à la sortie du secteur transport.

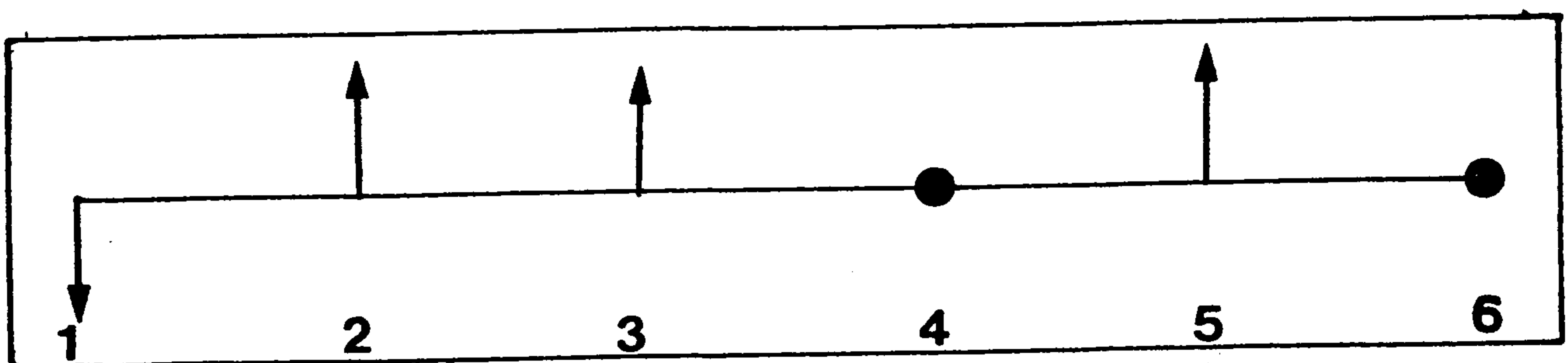
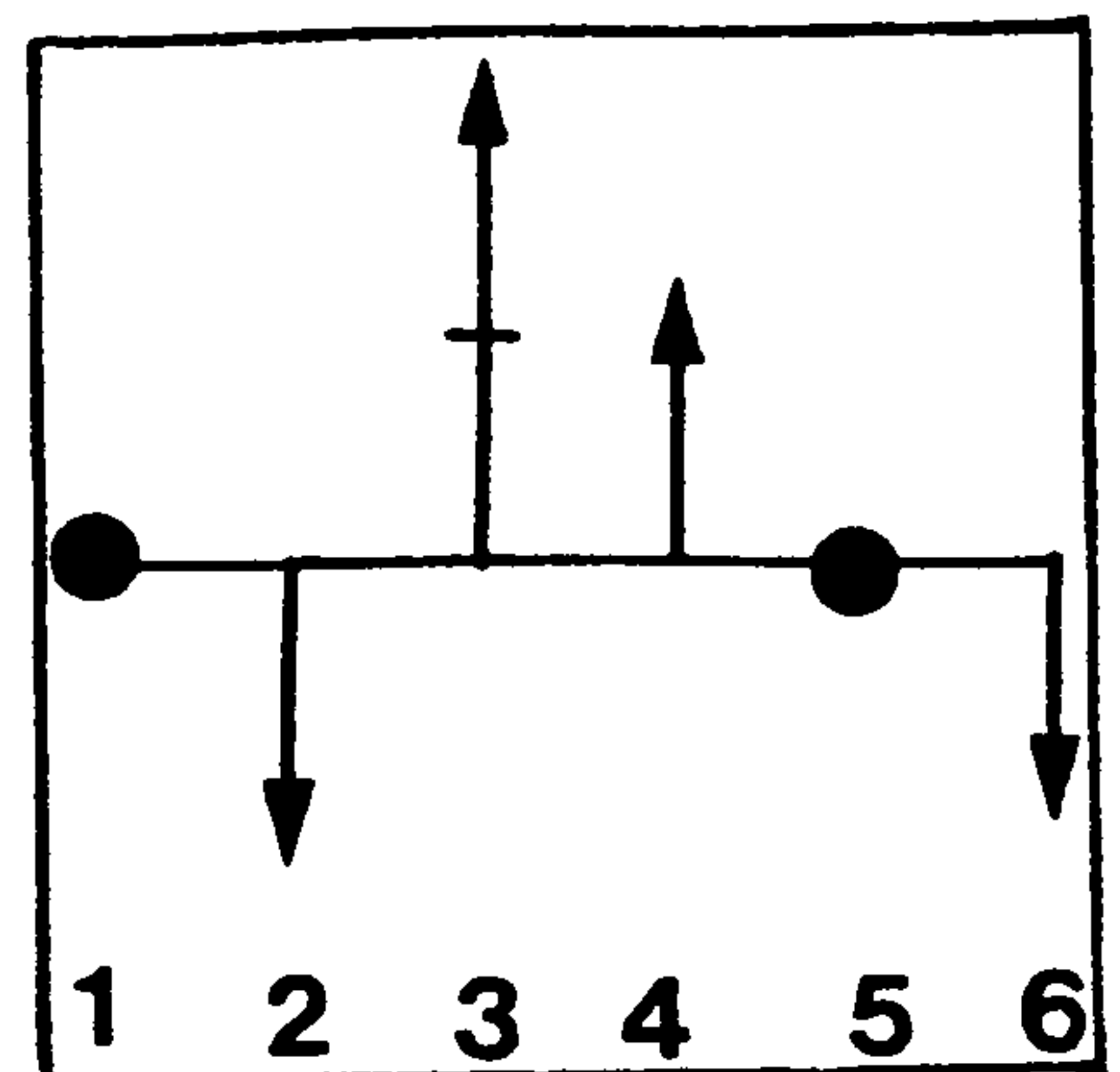
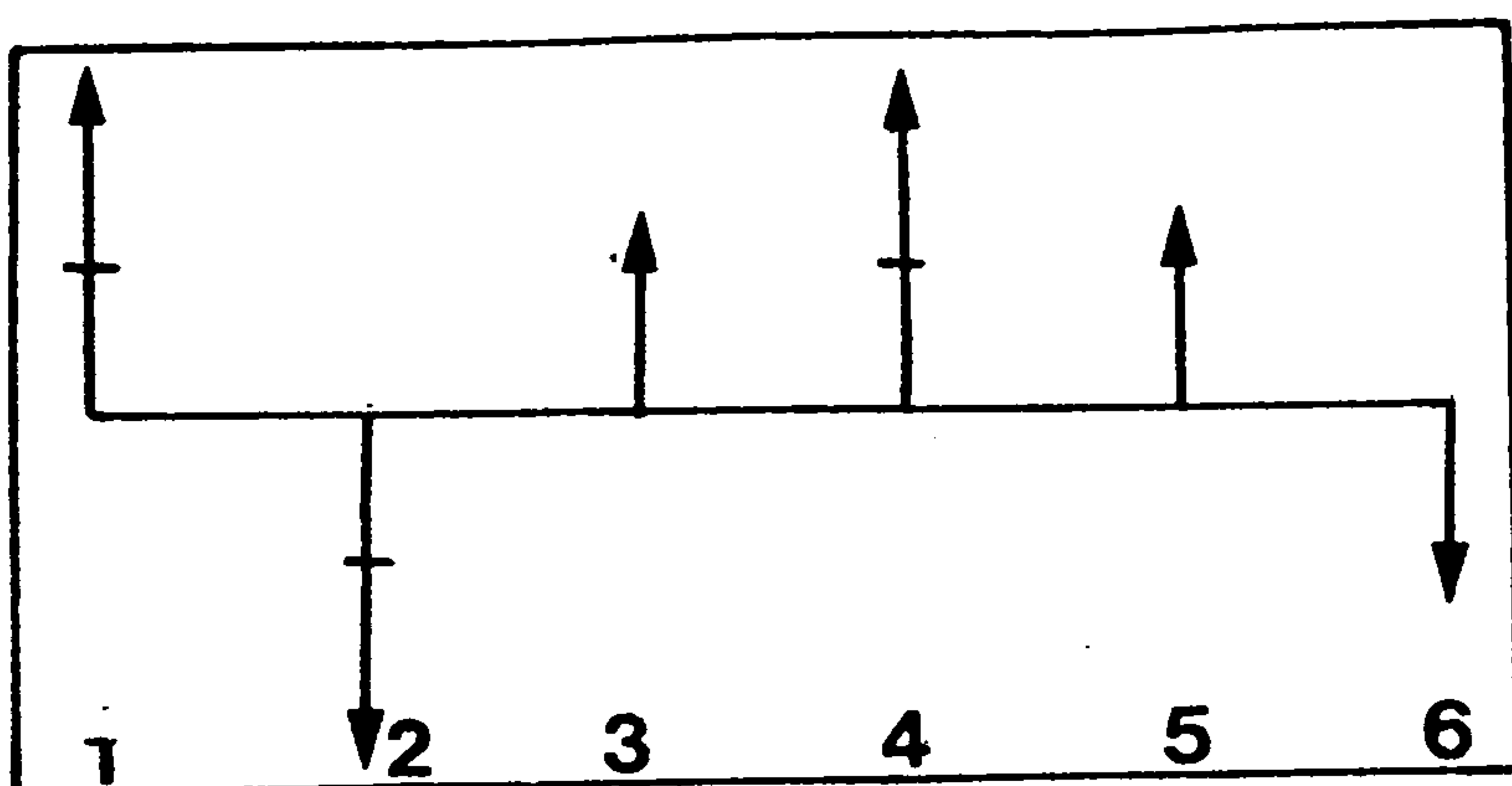
3. Scénarios contrastés pour une prospective modale et internationale.

L'idée directrice qui sous-tend la rédaction de ce troisième point est la suivante. La réflexion précédente s'est attachée, au-delà de la simple description, à tenter d'expliquer un peu le pourquoi des évolutions envisagées. Bien que ce travail soit difficile puisqu'il ne s'agit que d'avenirs possibles analysés sur la base de quelques critères jugés significatifs, nous avons fait émerger divers mouvements selon les scénarios.

Il se trouve que certains d'entre eux présentent des analogies, même si dans chaque cas des différences importantes demeurent. C'est en fonction de la remarque précédente que nous essayons de présenter maintenant quelques scénarios fortement contrastés, résultat d'une vision plus globale de la situation.

Une réflexion menée à partir de l'analyse et le schéma récapitulatif du point 2 nous permettent de dégager trois groupes de scénarios. Bien que les conditions initiales soient différentes, ces groupes rassemblent des scénarios dont les conséquences sont de nature similaire.

Sur la base d'un comportement moyen résumant les tendances générales des scénarios retenus dans chaque groupe, nous établissons le tableau suivant qui sera explicité ensuite. Il fonctionne suivant le même principe que le tableau du point 2.



31. Déstructuration libérale.

Considérons les quatre scénarios 21, 22, 24 et 25. Les deux derniers, dans les grandes lignes, confirment en les accentuant, les tendances observées dans les deux premiers. La crise accélère les mutations en cours dans un cadre réglementaire inchangé ou quasi inexistant. Dans les faits, en période de crise profonde, il n'est guère de différence entre une situation où il n'y a pratiquement aucune réglementation et celle où la réglementation en vigueur est largement bafouée.

Dans ces quatre scénarios, les chargeurs sont en position de force vis-à-vis des transporteurs. La crise les rend plus réceptifs à des solutions optimales concernant la gestion de l'acheminement de leurs produits. Dans ce contexte, c'est la prestation la meilleure au moindre coût qui emporte leurs suffrages.

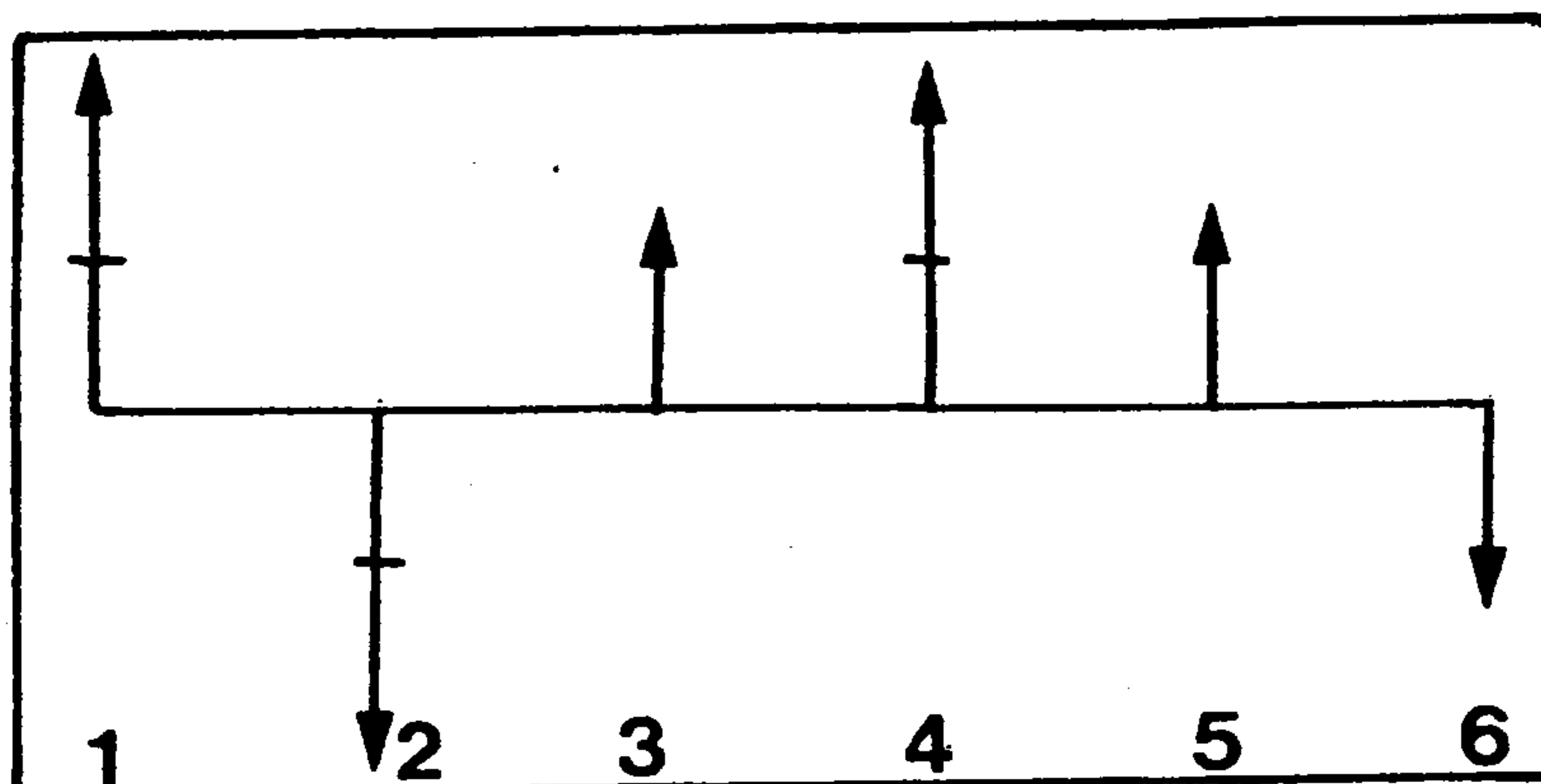
Les chargeurs se soucient fort peu de la manière dont disparaissent alors les tensions qu'ils génèrent au sein du secteur des transports. Ils n'ont pas à se préoccuper de la répartition modale et de l'harmonisation du développement des modes de transport.

Cette attitude des chargeurs, caractérisée par des exigences de qualité de service et de tarifs, amplifie la tendance actuelle à favoriser toujours le même mode (route) au détriment des autres (fer et voie d'eau). Ces derniers ne sont choisis qu'indirectement par les chargeurs, en ce sens que le transporteur routier pressenti par eux peut, pour des raisons de rentabilité propre, opter pour une combinaison pluri-modale.

Une autre conséquence de l'effet conjoint de la crise économique et de la pression des chargeurs, est la situation sociale des entreprises de transport (surtout routières si l'on raisonne en volume). Les quatre cas de figure regroupés mettent en évidence l'intense et rapide déstructuration du secteur transport. La disparition des entreprises est importante et les risques de paralysie du système pour raisons sociales sont très dommageables pour la collectivité.

Dans le contexte communautaire, une telle situation minore encore la compétitivité des entreprises françaises de transport. Mais on observe aussi le mouvement des chargeurs à l'exportation qui vont, dans de nombreux cas, faire appel au vivier des micro-entreprises. Ces dernières contribuent alors activement à l'avi-lissement des tarifs internationaux.

Le profil scénarial correspondant aux situations qui viennent d'être évoquées, est rappelé ci-après.



32. Restructuration réglementaire.

Nous envisageons ici les scénarios 13 et 26 en constatant qu'ils sont d'essence très différente des quatre précédents. Par ailleurs, l'objectif est le même dans les deux cas. En situation de crise légère ou aggravée, la refonte réglementaire a pour double but d'orienter la mutation du secteur transport et de limiter les conséquences sociales négatives dues à un mouvement de restructuration économique trop rapide.

La réglementation trouve sa justification dans le fait nécessaire de rétablir le rapport de force transporteurs-chargeurs, dénaturé par la crise des frets.

A court terme et compte tenu des pratiques actuelles dans le monde des transports, il est à craindre qu'un certain nombre des mesures prises doivent aller dans le sens d'un assainissement qui se traduise par une sanction pour les entreprises les moins performantes. Mais un système de contrôle d'entrée dans le secteur permet d'éviter rapidement la perpétuation du cercle vicieux. C'est un moindre mal pour empêcher les excès évoqués dans la situation précédente(31).

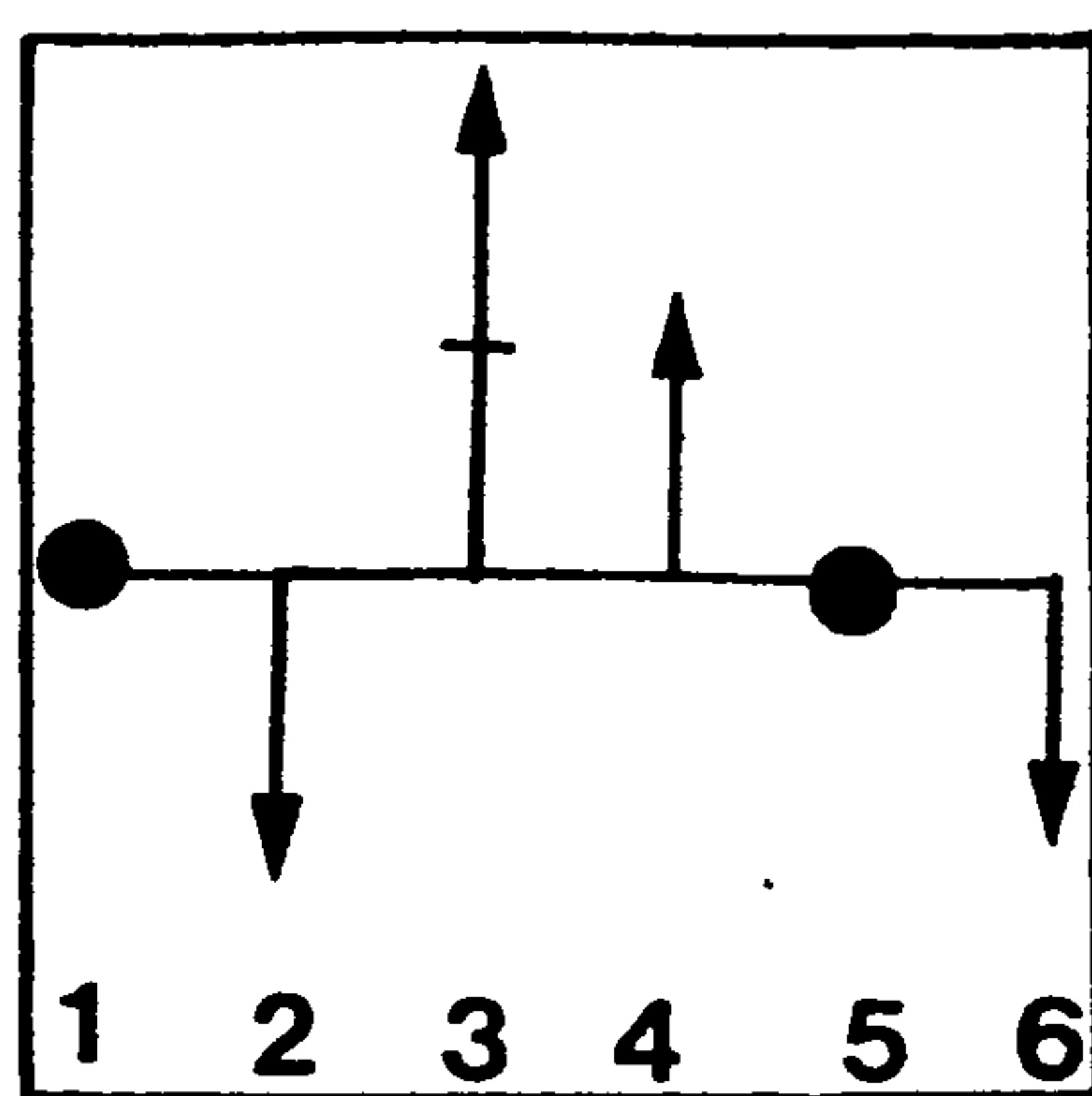
Telle que nous l'avons conçue, la réglementation n'est pas basée sur une logique de mode. Dans le contexte économique actuel, compte tenu de la répartition et du rôle des modes et de la position des chargeurs par rapport au secteur, il semble inopportun de penser à nouveau la réglementation en terme principal de préservation des conditions de concurrence entre les modes.

Il est plus adapté à la situation actuelle de fonder une stratégie globale de dynamisation du secteur en référence à des logiques de chaîne. Pour ce faire, la réglementation doit chercher à relier les modes sur la base de leurs avantages respectifs. C'est dans cette mesure seulement qu'on peut renverser la tendance actuelle de marginalisation de la voie d'eau et même du chemin de

fer par rapport à la route. Simultanément, il en résulte une efficacité économique supérieure pour la collectivité.

Au niveau international, il est évident, pour un bon fonctionnement de ce système, qu'une véritable cohérence européenne doit exister. D'un point de vue économique, la mise en oeuvre concertée d'une politique plurimodale, au sens où nous l'entendons, débouche sur des économies d'échelles substantielles et peut éviter de nombreux gaspillages économiques et sociaux.

Enfin, une telle approche du problème est de nature à accroître la cohésion européenne, surtout si elle commence par une réflexion commune sur l'évaluation de projets d'investissements à caractère plurimodal.



33. La reprise paradoxale.

Nous incluons dans ce troisième groupe les scénarios 27, 28 et 29. Deux éléments caractéristiques nous permettent de les rapprocher. Aussi surprenant que ce soit, la reprise a pour effet, selon nous, de ralentir la mutation du secteur transport sous le double effet de l'abondance du fret et du moindre intérêt porté par les chargeurs au transport de leurs produits.

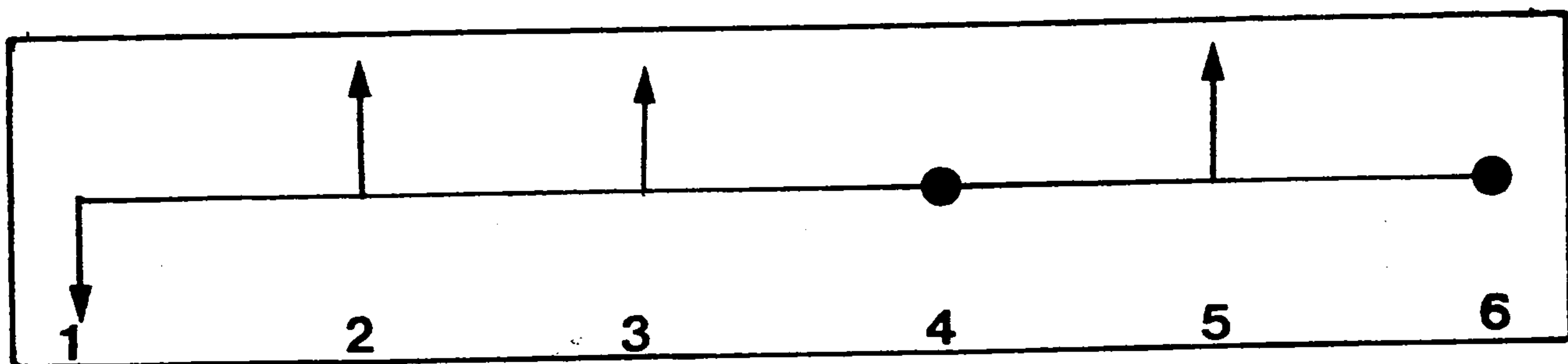
Le second élément marquant corrélé au précédent, renvoie au faible impact d'une réglementation favorisant l'approche logistique et par suite, la mutation du secteur. En fait, dans un tel environnement la situation n'est pas aussi paradoxale que cela.

Les transformations économiques et sociales ont lieu sans à-coups. Ainsi, l'harmonisation apportée par une réglementation perd une bonne partie de son objet et de son efficacité. L'histoire du transport en France durant la décennie des années 1960 peut illustrer parfaitement ce propos. Les transporteurs sont mieux à même de supporter et respecter une réglementation dans une période d'activité économique intense.

On peut penser que le secteur des transports, moins soumis aux tensions du marché qu'aujourd'hui, voit la répartition modale évoluer lentement. La tendance à l'effritement du rail et de la voie d'eau ne semble pas remise en question à long terme relativement à la route. Seul le scénario 29 pourrait infléchir la tendance, mais à une échéance lointaine, ce qui ne lui confère pas les mêmes qualités que la refonte réglementaire envisagée dans le groupe précédent (32).

Si reprise économique importante il y a, c'est nécessairement de reprise internationale qu'il faut parler. Dès lors on peut s'attendre à ce que la part du transport communautaire s'accroisse, mais il semble que la répartition modale ne soit pas profondément modifiée, pour ce qui concerne le trafic international.

En l'état actuel des choses et au vu des tendances récentes d'évolution des parts de marché des modes, rien ne permet d'étayer sérieusement l'hypothèse d'un changement dans la répartition modale qui soit différente entre le national et l'international. En particulier, il est à craindre que le fer ne puisse intégralement reprendre le terrain perdu face à la route pendant les années de crise.



CONCLUSIONS GENERALES.

1. LA PROBLEMATIQUE.

Les enquêtes que nous avons réalisées ont clairement fait apparaître la primauté de la dimension économique dans les décisions et choix des acteurs (transporteurs et chargeurs). Dans le contexte actuel de crise, la dimension réglementaire passe quelque peu au second plan et cela nous a amenés à reconsidérer la façon dont nous pouvions apporter un éclairage pertinent sur les questions qui préoccupent la Commission.

On peut en effet envisager la réglementation de deux manières différentes:

a) On admet que les fondements de la réglementation ont été suffisamment pensés et précisés dans le passé. Il ne s'agit donc pas de chercher à remettre en question la philosophie de cette réglementation. Toutefois, en fonction de situations spécifiques, il est possible de modifier les degrés de liberté laissés aux acteurs du marché des transports par un subtil équilibre de réglementation et de liberté d'action.

Dans la situation présente, caractérisée par un regain d'intérêt pour les thèses économiques libérales, nombreux sont ceux qui ont tendance à considérer les réglementations comme des entraves à l'expression optimale des forces du marché. En conséquence, on comprend assez aisément pourquoi les questions actuelles sont presque toutes unilatéralement orientées dans le sens d'un assouplissement des réglementations.

S'il est réaliste de penser qu'en temps de crise ces réglementations sont systématiquement contournées, il vaut mieux dès lors légaliser les pratiques effectives en abaissant le seuil de la réglementation à un niveau tel que celle-ci ne soit plus que l'expression de la réalité du marché.

Parler de réglementation dans un tel contexte devient un peu fallacieux dans la mesure où chaque fois que la réglementation devrait servir de garde-fou efficace, on ne fait qu'en constater la faillite en la dénaturant notablement.

b) A l'inverse on peut estimer que, face à la crise et à l'importance des mutations qui en découlent, il n'est pas évident que les solutions spontanées du marché permettent des restructurations optimales dans tous les domaines. En ce sens, il devient nécessaire de repenser la réglementation, à la fois pour atténuer, de manière transitoire, les effets sociaux négatifs d'une transformation trop rapide du secteur des transports et pour définir, d'une façon beaucoup plus structurelle, des orientations nouvelles en matière de transports de marchandises.

Nous avons privilégié cette seconde approche pour un certain nombre de raisons que nous allons brièvement évoquer de nouveau dans cette conclusion, pour bien mettre en évidence le fil directeur qui a guidé l'ensemble de notre étude.

Nous avons justifié, entre autres arguments, la technique des enquêtes par entretiens approfondis comme une tentative pour prendre la température actuelle des entreprises du secteur des transports. Les résultats de nos investigations sont éclairants à ce sujet. Il apparaît avec force que les critiques les plus virulentes formulées par la majorité des transporteurs portent sur la réglementation sociale dans les transports.

Quelques-uns d'entre eux, au nom d'une certaine conception de la liberté du travail, dénie toute valeur à cette réglementation sociale. Les autres reconnaissent le bien-fondé de celle-ci mais déplorent maintes incohérences provoquées par un manque évident de concertation au niveau de son élaboration.

De plus, il est clair que les modalités d'application entraînent des surcoûts de l'ordre de 10 à 15 % pour les entreprises qui s'astreignent, dans la pratique, à respecter les règles. Dans le difficile contexte économique actuel, du fait du nombre relativement faible des contrôles et de la trop grande modicité des amendes, cette marge est suffisante pour inciter les entreprises les moins scrupuleuses à réaliser une économie non négligeable.

Au contraire, il apparaît que les règles en matière de tarifs, de capacité et de sécurité ne sont pas remises en question par les entrepreneurs concernés. Dans l'ensemble, ils ressentent la nécessité de règles du jeu destinées à assurer une protection interne au secteur. Cette attitude n'est cependant pas le fait des plus petites entreprises. Elles se retranchent volontiers derrière l'argument d'un contexte économique difficile pour justifier d'une violation quasi usuelle des règlements.

Les petites entreprises sont dans l'incapacité de tenir compte des préceptes de la réglementation sociale sous peine de disparaître micro-économiquement. Etant en général moins contrôlées et moins sanctionnées que les plus grosses, elles participent largement à l'aviilissement des tarifs, qui constituent un autre volet du cadre réglementaire.

Le caractère interdépendant des deux aspects de la réglementation, précédemment évoqués, soulève une grave question de cohérence interne. Peut-on sérieusement envisager des assouplissements, voire une libéralisation importante en matière tarifaire ou de capacité, alors même qu'on laisserait tout en l'état, voire qu'on durcirait les règlements qui concernent la réglementation sociale?

Si l'on reprend l'exemple des petites entreprises, l'hypothèse a) aurait peut-être pour effet positif de légaliser leurs pratiques tarifaires habituelles, mais le problème du non-respect de la réglementation sociale resterait entier. Cela aurait pour conséquence évidente de n'assainir en aucune manière le secteur.

A l'inverse, la prise en compte de l'hypothèse b) empêche de faire l'impasse sur une approche globale de la réglementation qui lui confère sa cohérence. Au-delà d'un assainissement du marché, cette hypothèse a le mérite de renforcer la cohésion communautaire et d'adapter efficacement le marché à un fonctionnement, basé sur une intégration logistique.

Bien évidemment, dans cette seconde hypothèse, le champ d'analyse est plus vaste et nécessite un approfondissement important de la connaissance des comportements des différents acteurs. Il va de soi que les enseignements tirés de la seule étude de statistiques de transport ou d'enquêtes légères et fermées s'avère notoirement insuffisant pour servir de base solide à un édifice réglementaire cohérent et efficace.

Dans un tel contexte de réflexion globale, il devient erroné de vouloir considérer le champ international en soi, isolé artificiellement de l'ensemble des pratiques des acteurs. Cette façon de considérer la question s'est avérée extrêmement fructueuse lors de l'analyse des enquêtes par entretiens approfondis. Nous avons pu, en effet, disposer d'éléments d'information qui confirment le fait que les pratiques nationales conditionnent largement celles de l'international.

De plus, le travail qui consistait à repérer en quoi les mesures réglementaires adoptées en France avaient des conséquences sur la répartition modale nous conduisait à nous intéresser essentiellement à la dimension nationale du transport de marchandises.

Les deux points précédents expliquent la raison pour laquelle nous avons cherché à analyser plus à fond les comportements des acteurs en replaçant leur activité internationale dans l'ensemble de leurs activités.

Au-delà des aspects que nous venons d'évoquer, l'exploitation des enquêtes a permis de mettre en évidence le fait important suivant: les entrepreneurs ont tendance à ne plus raisonner en terme de choix du mode. On peut interpréter cela comme le constat d'un état de fait d'une certaine répartition modale et en ce sens les modes ne sont plus envisagés dans une optique concurrentielle.

C'est davantage le choix d'organisation et de gestion du processus de production-distribution qui explique les comportements des acteurs. En effet, et c'est une conséquence directe de

la crise économique, les chargeurs ont aujourd'hui des exigences précises de résultat, tant dans le domaine de la production que dans celui de l'acheminement de leurs produits. Le transport est de plus en plus envisagé selon une logique de chaîne et le choix du mode devient secondaire.

En conséquence de quoi, il devient impératif de bien connaître les logiques de chaîne pour espérer intégrer au mieux ces tendances récentes dans une analyse prospective de la répartition modale. La mutation actuelle du secteur des transports semble en effet fortement liée à ce type de raisonnement des entreprises qui tend à une intégration accrue de la chaîne production-distribution.

La variable qui nous semble la plus apte, en l'état actuel des choses, à rendre compte des pratiques et des comportements des entreprises est la capacité de maîtriser certains maillons jugés stratégiques. La nécessité de cette maîtrise est directement impliquée par l'accroissement des exigences en matière de qualité de service.

2. LES RESULTATS.

Dans une étape ultime d'évaluation prospective, nous avons retenu trois grands scénarios contrastés (voir point 3 de la IIIème partie). Les conséquences des évolutions conjoncturelles réglementaires sur les transformations du secteur des transports sont très différentes dans chaque cas, tout particulièrement en matière de répartition inter-modale des trafics.

Pour terminer cette étude, nous allons brièvement présenter les lignes de force mises en évidence par notre analyse, en insistant sur le fait que les tendances prévues sont la conséquence même des finalités sous-tendues par les décisions prises par les Etats membres et les instances communautaires.

a) Si on laisse les choses en l'état du point de vue réglementaire, dans le contexte économique maussade que l'on connaît aujourd'hui, les comportements des acteurs du marché des transports de marchandises laissent à penser à l'évidence qu'au niveau français la situation du chemin de fer continuera à se dégrader rapidement vis-à-vis du transport routier de marchandises.

Ce n'est pas la composante internationale de l'activité transport qui modifie fondamentalement cette tendance, même si l'on observe un accroissement non négligeable des transports combinés en Europe depuis une quinzaine d'années.

En effet, l'accroissement de ces derniers a été considérable entre 1970 et 1980 (entre 10 et 15% par an en moyenne), mais l'on observe un tassement de la tendance depuis cette date du fait de l'aggravation de la crise, même s'il s'agit d'une technique de transport en pleine expansion.

Par ailleurs, ce sont surtout les conteneurs et les modes routiers et maritime qui sont concernés au premier chef. Le ferroutage ne connaît pas une expansion aussi importante, malgré un fort accroissement du parc de caisses mobiles durant ces quinze dernières années.

Mais surtout les transports combinés, et plus particulièrement le ferroutage, ne représentent qu'un faible pourcentage du trafic transporté. Dans le contexte réglementaire actuel, il ne semble pas qu'à court et à même moyen terme, cette technique devienne prépondérante de manière spontanée.

Même au seul niveau international, la situation ne devrait guère être différente, tant il est vrai que les pratiques internationales des acteurs sont largement influencées par leurs pratiques nationales selon les enseignements des enquêtes réalisées auprès des entreprises.

Précisons de manière presque subsidiaire pour la France, que la voie d'eau deviendra encore plus marginale dans un jeu d'hypothèses inchangées par rapport à la situation actuelle.

Par ailleurs, le rapport de force transporteurs-chargeurs demeurera structurellement en faveur de ces derniers. Ceci ayant pour effet de maintenir, voire d'aggraver les tensions et contradictions du secteur des transports, essentiellement des transports routiers de marchandises, dans la mesure où ceux-ci seront de plus en plus représentatifs de l'ensemble des trafics.

On constate déjà aujourd'hui que la pression des chargeurs favorise la dualisation du secteur des transports routiers de marchandises. La tendance observée sera de plus en plus confirmée dans un avenir fondé sur les hypothèses retenues plus haut.

Il va de soi que l'efficacité économique ne sera optimale ni pour les transporteurs ni pour la collectivité, et que les coûts sociaux seront de plus en plus élevés.

Les prix des transports internationaux seront encore avilis et la réglementation, ou ce qu'il en restera, sera de moins en moins respectée, pour ne pas dire plus violée.

Signalons qu'une aggravation du contexte économique rendrait plus aigus les phénomènes décrits précédemment. De même, une tentative de libéralisation réglementaire ne ferait que légaliser le comportement de maints transporteurs sans pour autant leur donner les moyens de faire correctement leur travail.

Le scénario serait sensiblement le même avec peut-être des coûts sociaux plus élevés, dus à une déstructuration plus rapide du secteur des transports soumis à une pression accrue des chargeurs. Dans ce dernier contexte, il est probable que la position du chemin de fer se dégraderait encore plus vite face à la route.

b) Nous avons envisagé un second jeu d'hypothèses consistant à considérer une reprise économique importante au niveau international. Dans le même temps, nous avons fait l'hypothèse d'un fil de l'eau réglementaire, d'un assouplissement ou d'une refonte au sens où nous l'entendons dans le point 1 de la IIIème partie.

Dans ce cas, deux constatations s'imposent:

- la première est qu'en période de croissance, tous les acteurs peuvent tirer leur épingle du jeu à des degrés divers.

- la seconde est liée au fait que les réglementations, dans un tel contexte économique favorable, ont beaucoup moins d'impact qu'en période de crise.

Economiquement, les tensions s'amenuisent. Le rapport de force transporteurs-chargeurs est plus favorable aux premiers que dans les hypothèses précédentes. La mutation du secteur des transports s'en trouve ralentie et, d'un point de vue social, on observe une décroissance du nombre des faillites au niveau des petites entreprises de transport, qui subissent le joug des affréteurs.

Nos enquêtes font apparaître la primauté du contexte économique dans les comportements des acteurs du marché des transports. C'est pourquoi la refonte réglementaire qu'on peut envisager dans cette optique de reprise économique ne doit pas entraîner de résultats spectaculaires à court terme. A moyen terme, il peut en aller différemment.

En effet, on peut observer que pendant les années de crise depuis dix ans, le rail a beaucoup perdu relativement à la route. Dans une situation de reprise, il est vraisemblable que la tendance ne serait pas symétriquement inversée, au sens où le rail pourrait refaire son retard sur la route en matière de part de marché.

L'évolution des parts de marché dans les années 1960 et les comportements actuels en matière de choix du mode incitent à penser qu'à court terme, la reprise des frets continuerait à profiter plus à la route qu'au rail.

A moyen terme par contre, le fait de favoriser des tendances que l'on voit apparaître aujourd'hui (logiques d'intégrations de chaînes logistiques) et d'inciter les acteurs à la complémentarité des modes, on peut espérer un certain renversement de tendance entre le rail et la route, ce qui est souhaitable pour une plus grande efficacité collective.

De même que dans l'hypothèse a), tout changement dans la répartition modale internationale est fortement corrélé à des modifications de comportements dont les logiques intègrent l'ensemble des données des acteurs, y compris et peut-être surtout les données nationales.

c) Les hypothèses économiques retenues dans ce scénario sont peut-être pessimistes (fil de l'eau ou aggravation de la crise) mais elles sont sans doute les plus probables pour les années à venir, disons à l'horizon 1990.

C'est la raison pour laquelle, en opposition avec l'hypothèse a) dont les résultats économiques sont douteux et les implications sociales négatives certaines, nous avons tenté de préciser les contours d'un cadre réglementaire cohérent. Celui-ci permettrait tout à la fois d'amoindrir les effets sociaux négatifs dus à la crise et d'orienter efficacement les modes vers des stratégies complémentaires qui tendraient à minimiser les gaspillages collectifs et à optimiser le fonctionnement économique des processus de production-distribution.

En effet, les réglementations actuelles aussi bien que les conséquences attendues d'un assouplissement de celles-là, envisagent explicitement les modes dans une optique concurrentielle de répartition de trafic.

Rappelons brièvement ici les idées-forces qui sous-tendent notre hypothèse de refonte réglementaire. Face aux échecs répétés des tentatives d'harmonisation réglementaire des conditions de concurrence entre les modes et compte tenu de la réalité qui montre une réduction de fait des créneaux de la concurrence inter-modale, nous préconisons une véritable complémentarité entre les modes. Celle-ci peut en effet s'articuler autour de la tendance actuelle à une émergence de pratiques logistiques qui cherchent à optimiser un ensemble de prestations de services intégrés et qui, de ce fait, présentent d'une part un intérêt général et d'autre part une aptitude à concevoir le transport dans une optique a-modale.

Par ailleurs, notre hypothèse réglementaire a le souci d'un assainissement du secteur des transports routiers de marchandises. Nous suggérons qu'une attention particulière soit apportée aux mécanismes de la sous-traitance, phénomène dont nous admettons la nécessité économique mais à la condition expresse que son utilisation soit contrôlée afin d'éliminer les effets pervers qui peuvent en résulter.

Le rééquilibrage interne au secteur du transport peut laisser envisager une modification du rapport de force existant entre transporteurs et chargeurs.

Une véritable complémentarité rail-route apportant une plus grande efficacité au secteur transport aurait ainsi des retombées bénéfiques sur les chargeurs.

C'est seulement dans cette hypothèse de refonte qu'on peut envisager significativement un renversement de la tendance actuelle observée quasiment partout en matière de répartition modale.

Si l'on ne veut pas que la route devienne omniprésente au point qu'il n'existe plus de choix modal à proprement parler, il est impératif de prendre des mesures allant dans le sens d'une utilisation intégrée de tous les modes dans une chaîne logistique.

Le chemin de fer, voire la voie d'eau, pourrait ainsi justifier économiquement à court terme d'une stabilisation de sa position sur le marché. A terme, un impact durable de cette orientation permettrait d'envisager des investissements plus conséquents pour le rail et la voie d'eau, conjointement à ceux traditionnellement réalisés pour la route.

L'hypothèse c) laisse à penser que cette utilisation complémentaire des modes se développerait très largement au niveau de la CEE. En conséquence de quoi, des analyses en terme de réseaux européens devraient être entreprises, moins en ce qui concerne la route qu'en ce qui concerne les autres modes de transports terrestres.

BIBLIOGRAPHIE

" REGLEMENTATION ET REPARTITION MODALE DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES "

ADA - HANAPPE (P.)

- La Pénétration de l'informatique et la réorganisation des relations entre chargeurs et transporteurs.
- Montrouge, ADA, 1981 (Rech. Socio-écon. Transp.).

ARES, CEREM - LE GALL DU TERTRE (R.)

- Etude exploratoire de documentation : articulation des transports internationaux de marchandises aux transports intérieurs et conditions de l'intervention de l'Etat.
- ARES-CEREM, mars 1979, (ATP Socio-écon. Transp.).

ARES, CEREM - LE GALL DU TERTRE (R.)

- Evolution sectorielle et géographique du commerce extérieur français : 1970-1979 et demande de transport international.
- Nanterre, CEREM, déc. 1981, 2 Vol., 127 et 34 p. + ann.

ASSOCIATION DE GEOGRAPHES DE L'EST

- Mutation des transports en Europe rhénane et centrale.
- R. géogr. Est, n° 2, juin 1983, pp. 165-273.

BAUM M.

- Deregulation of rates for international road haulage within the European Community.
- J. Transp. Econ. Pol., n° 1, janv. 1984, pp. 23-50.

BERLIOZ (C.)

- Fondements de l'intervention de l'Etat en faveur des chemins de fer.
- Rail internat. n° 2, fév. 1984, pp. 66-68.

BIPE - WOZNIAK (J.), GUIRIEC (.)

- Les Conséquences à moyen terme sur le niveau de l'emploi, l'organisation et les conditions de travail, des innovations prévisibles dans le domaine des transports.
- Paris, BIPE, oct. 1981, 97 p.

BOULEY (J.)

- Les Voies de l'unité européenne des chemins de fer.
- Rail internat. n° 3, 1984, pp. 31-35.

CAPEL-FERRER (J.)

- Considération sur le trafic international.
- Rail internat. n° 1, 1984, pp. 31-33.

CEMT

- Etude des facteurs qui déterminent la demande de transport de marchandises.
- Table ronde n° 16, Paris, 1972.

CEMT

- Demande de transport de marchandises.
- Table ronde n° 20, Paris, 1973.

CEMT

- Avantages et inconvénients (au niveau de la collectivité) des interventions de l'Etat sur la politique des prix des entreprises de transport de marchandises.
- Table ronde n° 22, 1974.

CEMT

- Rôle des transports dans une politique anticyclique.
- Table ronde n° 41, Paris 1978.

CEMT

- Indicateur pour mesurer la production des transports.
- Table ronde n° 43, Paris, 1979.

CEMT

- Le Transit international.
- Chapuis, 1979, 140 p. (TR.)

CEMT

- Possibilités et limites d'une politique de réglementation dans les transports.
- Table Ronde n° 62, Paris, 1983.

CEMT

- Analyse statistique du trafic international de marchandises par chemin de fer.
- Paris, CEMT, 1983, 19 p.

CEMT

- Analyse statistique du trafic international de marchandises par chemin de fer.
- Paris, CEMT, 1984, 30 p.

CERCLE DES TRANSPORTS - PIERRON (M.)

- Le Transport fluvial dans le commerce international.
- s.l., le Cercle, 1981, 20 p.

CESA - MARUANI (L.)

- Le Rôle du facteur transports dans la stratégie des grandes firmes françaises. Recherche exploratoire.
- Jouy en Josas, CESA, nov. 1983, 125 p.

CPT - IUT EVRY

- Compte propre, compte d'autrui, location ? Les motivations du choix des chargeurs.
- Paris, CPT, 1984, 61 p.

DOUSSET (J.)

- La Politique commune des transports en question.
- Transp., n° 290, janv. 1984, pp. 49-51.

DTT

- Les Chargeurs face au transport routier de marchandises : transport : public, en location, en compte propre.
- Paris, DTT, 1977, 77 p.

DTT - RENESSON (J.C.)

- Echanges internationaux et transports terrestres de marchandises en 1979. 1ère partie.
- Paris, DTT, 1980, 22 p.

ENPC - BERNADET (M.), BONNAFOUS (A.)

- La Dérégulation et la crise. Les conséquences sur les transports.
- Paris, ENPC, 1982, 26 p. (Séminaire d'Econ. Transp. 1982).

ERDMENGER (J.)

- Vers une politique des transports pour l'Europe.
- Bruxelles, Edition Labor, août 1984, 182 p. (Coll. Europe).

FEINSTEIN (A.), ROXIN (I.)

- Influence de la durée du transport sur le choix des moyens de transport des marchandises.
- Rail Internat., n° 6, juin 1981, pp. 253-261.

GARROD (P.V.), MIKLIUS (W.)

- Owner-operators, demand fluctuations and the choice of technology.
- J. transp. Econ. Pol., n° 3, sept. 1984, pp. 293-302.

GUERRET (R.)

- Le Rôle des transports routiers dans le commerce extérieur.
- Probl. écon., n° 1747, 11 nov. 1981, pp. 30-32, d'après Moniteur du commerce internat., 12 oct. 1981.

HAMELIN (P.)

- les Conditions de travail des conducteurs de poids lourds.
- Rech. Transp. Sec. n° 2, mars 1984, pp. 37-44.

IEP, ENPC - MARTIN (C.), COLLYNET (E.)

- L'Impact des premières mesures de déréglementation du transport routier de marchandises.
- s.l., IEP/ENPC, oct. 1980, Rapport de stage.

INTERNATIONAL JOURNAL OF TRANSPORT ECONOMICS

- Issues and experience of transport regulation reform.
- Internat. J. Transp. Econ., n° 1/2, apr./aug. 1983, 519 p. (N° spéc., Tenth anniversary).

IRU

- La Contribution du transport routier international de marchandises à l'expansion du commerce extérieur en Europe et dans les pays avoisinants. Synthèse.
- Genève, IRU, avril 1984, 40 p.

KEELER (Th.E.)

- Railroads, Freight and public policy.
- Washington, DC, Brookings, 1983, 180 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS, BOSSARD CONSULTANTS

- Etude sur les conditions d'exercice des petites entreprises de transports routiers.
- Puteaux, Bossard Consultant, juin 1984, 64 p. + ann.

OCDE

- Analyse technico-économique du rôle du transport routier de marchandises. Rapport concernant la France.
- Paris, OCDE, juil. 1983, 116 p.

RIZET (Ch.)

- Un Modèle de répartition modale en transport de marchandises.
- Rech. Transp. Sec, n° 3, juil. 1984, pp. 49-51.

RUPPENTHAL (K.M.), STANBURY (W.T.)

- Transportation policy : regulation, competition and the public interest.
- Vancouver, University of British Columbia, 1976, 232 p.

SAE - CHATARD (D.)

- L'Influence de la densité et de la valeur des marchandises sur le choix modal.
- Paris, SAE, 1981, 22 p. + ann. (Rapport d'étude n° 81-05).

SAE - DELPIERRE (J.L.), FRYBOURG (A.)

- Note relative aux mesures de libéralisation du transport routier de marchandises.
- Paris, SAE, déc. 1980, 13 p.

SAE - REYNAUD (C.), KOM (D.)

- L'Internationalisation des échanges et les transports.
- Paris, SAE, fév. 1981, 54 p., tabl., cartes.

SAE - REYNAUD (D.). CETE D'AIX, PORT AUTONOME DE MARSEILLE, DPNV

- Etude de l'organisation des chaînes de transport international. Eléments de synthèse.
- Paris, SAE, nov. 1981, pag. mult.

SAE - SALINI (P.)

- L'Intervention réglementaire de l'Etat dans l'exploitation des transports terrestres de marchandises depuis la guerre.
- Paris, SAE, 1979, 20 p.

SAE - SALINI (P.)

- La Naissance de la politique de coordination des transports terrestres de marchandises : des leçons pour le présent ?
- Paris, SAE, 1979, 13 p.

SAE - SARDA (D.)

- Grandes phases de l'évolution du choix des transports intérieurs
La route, le fer, l'eau, l'air.
- Paris, SAE, mars 1982, 35 p. + ann.

SAPE - KOM (D.)

- Note sur l'évolution de la part du pavillon français dans le commerce extérieur au cours des quinze dernières années.
- SAEP, Paris, août 1982, 14 p.

SALINI (P.)

- Gloses sur la dérégulation des transports et autres considérations sur l'économie.
- Transp., n° 264, juil.-août 1981, pp. 398-402.

SAVY (M.)

- Les Relations de maîtrise dans le transport de marchandises.
- Cah. Scient. R. Transp., n° 5, 1981, pp. 56-68.

SEMA

- Evolution des conditions de la production industrielle sur le transport des marchandises.
- Montrouge, SEMA, fév. 1980, 73 p.

TERADA (S.)

- Problems with long-distance trucks in the freight transport industries.
- IATSS Res., vol. 6, 1982, pp. 73-83, abstr.

TRANSPORTS (REVUE)

- Les Transports de marchandises dans le rapport de synthèse du Groupe de politique des transports du IXe Plan.
- Transp., n° 289, déc. 1983, pp. 602-612.

TRANSPORT (REVUE)

- Evolution des transports dans les pays européens de 1970 à 1982. Une étude de la CEMT.
- Transp., n° 290, janv. 1984, pp. 4-10.

UNIVERSITE AIX MARSEILLE II - SAVY (M.)

- Les Relations de maîtrise dans le transport de marchandises.
- Thèse Doct. d'Etat Sci. Econ., juil. 1981, 304 p. (CRET).

UNIVERSITE Lyon II - KETCHOUA (G.)

- Les Effets de la crise et de la libéralisation sur les entreprises de transports routiers de marchandises.
- Mémoire DEA Economie des transports, nov. 1982, 197 p.

UNIVERSITE LYON II - FOKOU (Ch.)

- Transport privé ou transport public de marchandises : une analyse du choix des entreprises.
- Thèse doct. 3e cycle, Econ. des Transp., sept. 1984, 277 p.

UNIVERSITE LYON II - VIOLLAND (M.)

- La déréglementation des transports routiers de marchandises : l'expérience française.
- Thèse doct. 3e cycle, Econ. des Transp., janv. 1985, 165 p.

UNIVERSITE PARIS I - PETIT (M.E.)

- Essai de modélisation dans une approche logistique du commerce extérieur.
- Mémoire DESS 203 Transport et distribution, 1981 (Centre Transp. Dévelop.).

UNIVERSITE PARIS I - FISCHER (M.)

- Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en Allemagne Fédérale.
- Thèse doct. 3e cycle, Economie et finances internationales, nov. 1984.

UNIVERSITE DE PARIS IX - MENICHETTU CUEVAS (A.E.)

- Contribution à la définition du rôle de l'Etat en matière de transport routier de marchandises dans le contexte libéral moderne.
- Thèse 3e cycle, Gestion, 1974, pag. mult.

VENTRELLA (F.)

- Pour une politique de productivité des transports routiers de marchandises dans la CEE.
- Transp., n° 267, nov. 1981, pp. 547-553.

VUILLET (P.)

- Le Transport routier de marchandises pour compte propre : évolution et prospective.
- Transp., n° 260, fév. 1981, pp. 52-59.

BIBLIOGRAPHIE

" MODELISATION DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES "

BEN AKIVA (M.E.), CHIANG, ROBERTS (P.O.)

- Developement of a policy sensitive model for forecasting freight demand-MIT, 1980.

BEN AKIVA (M.E.), RICHARDS (M.G.)

- A Disaggregate travel demand model.
- Farnborough, D.C. Heath, Saxon house studies, 1975, 163 p.

CEMT - VAN ES (J.)

- Bilan de la modélisation de la demande. Confrontation prévisions/résultats dans les transports urbains et interurbains. Transport de marchandises. Une évaluation.
- Paris, CEMT, Table Ronde, n° 58, mai 1981.

LEPUR - CORNUEL (F.), GORRICHON (Y.)

- Saisie statistique et analyse économétrique des fluctuations du transport de marchandises.
- Villeneuve, LEPUR, 1979, 121 p. (ATP Socio-écon. Transp.).

CRT - CRAINIC (T.), FERLAND (J.A.), ROUSSEAU (J.M.)

- Un Modèle de planification pour le transport ferroviaire des marchandises.
- Montréal, CRT, déc. 1981.

DELEAU - PILLU

- Rapport du groupe de travail "La Modélisation de l'intégration macro-économique des transports", déc. 1982.

GIANNOPOULOS (G.A.)

- Freight transport demand : some approaches to model building.
- Int. J. Transp. Econ., n° 1, april 1981, pp. 101-111, réf.

ISLER (M.)

- Etude pour l'élaboration d'un modèle macro-économique et conjoncturel des transports.
- Paris, SAEI, juin 1977, 100 p. ann. (Rapp. de stage).

MIT - BEN AKIVA (M.E.), ROBERTS (P.O.), TERZIEV (M.N.)

- Freigh demand modelling : a policy sensitive approach.
- Cambridge, Mass, MIT, Center for transportation studies, april 1975, 63 p.

PAYRAUD (R.)

- La Modélisation du transport marchandises. Le modèle MASUP.
- R. génér. Ch. Fer, déc. 1981, pp. 742-750.

REMQUES (A.), VAN DER DONK (H.A.)

- Modèle de prévision macro-économique pour le transport marchandises sur rail.
- Rail internat., n° 3, mars 1981, pp. 133-139, rés.

SAE - CHATARD (D.), SALINI (P.), TAROUX (J.P.)

- Modèle transport. Projections globales pour l'année 1980.
- Paris, SAE, juil. 1980, 48 p.

SAE - CHATARD (D.), SALINI (P.)

- PRETRAM. Reprise et actualisation des équations du modèle de prévision du trafic de marchandises.
- Paris, SAE, mai 1981, 33 p. (Rapport d'étude n° 81/4).

SAE - MALAMOUD (G.), SALINI (P.)

- Modélisation à court terme du transport de marchandises par les méthodes de Box et Jenkins. Présentation, résumé et commentaire de l'étude du Centre d'études sur la modélisation et la statistique.
- Paris, SAE, fév. 1980, 114 p.

SAE - REYNAUD (Ch.)

- Modèles macro-économiques sectoriels de transports de marchandises.
- Paris, SAE, juil. 1981, 32 p.

SAE, INTERDIS - BUCHMULLER (G.)

- Logiciel MINOS utilisable pour la prévision de transport.
- Paris, SAE, déc. 1980, 65 p.

SAEP - HARCOUET (Ch.)

- PRETRAM. Reprise et actualisation des équations du modèle de prévision du trafic de marchandises.
- Paris, SAEP, 1982, 38 p.

SAEP - HARCOUET (Ch.)

- PRETRAM. Reprise et actualisation des équations du modèle de prévision du trafic de marchandises.
- Paris, SAEP, 1983, 37 p.

SAEP - HOUEE (M.), TAROUX (J.P.)

- Prévisions de trafics interrégionaux selon les différents modes (9ème Plan).
- Paris, SAEP, janv. 1983, 6 p.

SAEP, LCM associés - DOMENJOZ (P.J.), HAYAT (R.)

- Modélisation des transports internationaux de marchandises.
- Paris, SAEP, oct. 1982, 133 p.

TRANSPORTATION RESEARCH (REVUE)

- Intercity freight modelling.
- Transp., Rés., vol. 17A, n° 6, nov. 1983, pp. 407-525.

UNIVERSITE LYON II - VIOLLAND (M.)

- Une Modélisation des fluctuations du transport de marchandises induites par les fluctuations de l'activité économique.
- Mémoire DEA Econ. Transp., sept. 1980, 72 p. (LET).

TABLES DES MATIERES.

	Pages
INTRODUCTION.	3
1. Position du problème: influence de la réglementation sur le choix du mode de transport terrestre en trafic communautaire.	3
11. La réglementation...	
12. ... du transport...	
13. ... de marchandises...	
14. ... dans l'espace communautaire...	
15. ... appliquée aux modes terrestres.	
2. Plan de l'étude.	5
PARTIE I: 35 ANS DE TRANSPORTS TERRESTRES EN FRANCE: UN BILAN.	7
1. Problèmes méthodologiques.	7
11. Appréhension difficile de l'influence réglementaire.	
12. La qualité de l'information.	
13. Les études déjà réalisées.	
2. L'approche retenue: une triple lecture statistique.	11
21. Les périodes réglementaires.	11
211. La période 1949-1961.	
2111. Répartition des tonnages.	
2112. Répartition des tonnes-kilomètres.	
2113. Impact de la distance.	
212. La période 1962-1970.	
2121. Le transport ferroviaire.	
2122. Le transport fluvial.	
2123. Le transport routier.	
213. La période 1971-1978.	
2131. Les tonnages transportés.	
2132. L'effet de la distance.	
214. La période 1979-1983.	
2141. Résultat général.	
2142. La longue distance.	
22. Les phases de transition.	43
221. La période 1959-1964.	
222. La période 1968-1973.	
223. La période 1977-1982.	

23. Les étapes économiques.	51
231. La période 1954-1963.	
232. La période 1963-1973.	
233. La période 1973-1984.	
3. Bilan.	67
31. Apports et lacunes de l'approche statistique.	68
32. Vers une nouvelle méthodologie.	69
PARTIE II: A LA RECHERCHE DES FACTEURS DYNAMISANTS.	70
1. Le champ de l'analyse: quelques précisions.	70
11. L'interaction réglementation-choix du mode.	70
12. La liaison national-international.	71
13. La prospective.	72
2. Les enquêtes.	72
21. La méthode: trame générale.	72
22. Les enquêtes par entretiens.	73
221. Le guide d'entretien Transporteurs.	
222. Le guide d'entretien Chargeurs.	
23. La mise en oeuvre des enquêtes.	75
231. L'échantillon.	
2311. Les difficultés.	
2312. La composition pratique.	
232. Le déroulement des enquêtes.	
3. Des comportements types aux modèles de comportement.	77
4. Les modèles de comportement Transporteurs.	78
41. Une typologie initiale inadéquate.	78
411. L'attentisme	
412. La spécialisation	
413. La diversification.	
414. L'affrètement.	
415. L'articulation des comportements et dysfonctionnements.	
4151. Comportements, marché et réglementation.	
4152. Les relations inter-comportements.	
4153. Les faiblesses de cette représentation.	
42. L'enseignement des enquêtes-Nouvelle typologie.	84
421. Une ségmentation sectorielle.	
422. Vers une typologie a-sectorielle.	
4221. Le modèle de comportement "Maîtrise logistique".	
4222. Le modèle de comportement "Maîtrise traditionnelle".	
4223. Le modèle de comportement "Absence de maîtrise".	
4224. Synthèse.	

5. Les modèles de comportement Chargeurs.	98
51. Réflexions méthodologiques.	
52. L'enseignement des enquêtes.	
521. La place du transport chez les chargeurs. Leurs critères d'appréciation.	
522. Une pré-typologie.	
523. Vers les modèles de comportement.	
5231. L'absence de définition du transport.	
5232. Le recours "traditionnel" au transport.	
5233. L'intégration du transport à la production.	
6. La concurrence Transporteurs-Chargeurs.	106
PARTIE III: SCENARIOS ET MISE EN OEUVRE DES MODELES DE COMPORTEMENT.	112
1. Présentation et justification des scénarios retenus.	112
2. La mise en oeuvre.	115
21. Fil de l'eau économique-Fil de l'eau réglementaire.	115
22. Fil de l'eau économique-Libéralisation réglementaire.	116
23. Fil de l'eau économique-Refonte réglementaire.	117
24. Aggravation de la crise-Fil de l'eau réglementaire.	118
25. Aggravation de la crise-Libéralisation réglementaire.	119
26. Aggravation de la crise-Refonte réglementaire.	120
27. Reprise économique-Fil de l'eau réglementaire.	121
28. Reprise économique-Libéralisation réglementaire.	123
29. Reprise économique-Refonte réglementaire.	124
3. Scénarios contrastés pour une prospective modale et internationale.	126
31. Déstructuration libérale.	127
32. Restructuration réglementaire.	128
33. La reprise paradoxale.	129
CONCLUSIONS GENERALES.	131
1. La problématique.	131
2. Les résultats.	134
BIBLIOGRAPHIE.	140
TABLES DES MATIERES.	148
ANNEXES.	151

ANNEXES

SOMMAIRE DES ANNEXES

Annexe I : REGLEMENTATION ET REPARTITION MODALE DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES DES MARCHANDISES (CAS DE LA FRANCE).	p. 153
Annexe II : INDICATIONS TARIFAIRES EN TRANSPORTS ROUTIERS.	p. 165
Annexe III: EVOLUTION DU TRAFIC TERRETRRE DE MAR- CHANDISES PAR PERIODES DE CHANGEMENT REGLEMENTAIRE.	p. 173
Annexe IV : GUIDE D'ENTRETIEN TRANSPORTEURS.	p. 180
Annexe V : QUESTIONNAIRE D'ENQUETE CHARGEURS.	p. 182
Annexe VI : STATISTIQUES SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX DE MAR- CHANDISES EN FRANCE.	p. 195
Annexe VII: EVOLUTION DE QUELQUES INDICATEURS MACROECONOMIQUES.	p. 269

**ANNEXE I:REGLEMENTATION ET REPARTITION MODALE
DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL DES
MARCHANDISES(CAS DE LA FRANCE).**

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN FRANCE

Le problème théorique d'une réglementation dans les transports de marchandises s'est posé et continue de se poser, en France, dans des termes généraux qui sont relativement proches de ceux que révèle l'étude des cas allemand et anglais.

En effet, le secteur des transports de marchandises est un domaine d'activité qui conditionne en partie le développement économique général d'un pays. Aussi pour remédier aux imperfections apparentes du secteur, ou aux dysfonctionnements prévisibles, les pouvoirs publics se sont engagés à certaines époques dans des procédures réglementaires plus ou moins contraignantes.

Deux grands objectifs ont été poursuivis ainsi à travers la réglementation:

- d'une part le respect de certains équilibres macro-économiques
- d'autre part l'harmonisation des conditions de concurrence inter ou intra-modale

Dans le premier cas on assiste à une prise en compte explicite des dimensions que le strict modèle libéral tend à occulter. Dans l'autre cas il s'agit au contraire d'une tentative d'adaptation du modèle pour tenir compte du fait que les conditions d'une concurrence idéale ne sont pas respectées. En l'absence d'un véritable "marché pur et parfait" dans le domaine des transports de marchandises, rien ne garantit en effet que les formes prises par la concurrence contribuent à la fourniture d'une situation optimale pour la collectivité.

Dans la réalité, certaines caractéristiques structurelles nationales (par exemple l'importance du transport fluvial en Allemagne ou l'importance du cabotage en Angleterre), comme certains faits historiques, ont eu une influence sur les solutions adoptées par chaque pays en matière de politique des transports terrestres.

Pour mieux comprendre la situation actuelle des transports terrestres en France, il est nécessaire de rappeler de façon synthétique les différentes phases de son histoire réglementaire.

HISTOIRE REGLEMENTAIRE DES TRANSPORTS TERRESTRES EN FRANCE

Conditions d'apparition de la réglementation des transports de marchandises

Le début de cette histoire prend place au cours des années 1930. La réglementation fut la conséquence des déstabilisations engendrées par la crise de 1929. Le chemin de fer, qui détenait auparavant un quasi monopole du transport des marchandises (près de 80% des t.km en 1924), a été d'autant plus touché par la récession du fret, qu'il ne possédait pas la souplesse technique du mode routier naissant, qu'il appliquait une tarification "ad valorem" et qu'il supportait des charges de service public.

La situation de crise a fait prendre conscience du surcoût qu'en la circonstance un fonctionnement libre mais inégalitaire du système des transports occasionnait pour la collectivité.

Après l'échec d'une tentative de "résolution à l'amiable" en 1932, les premières mesures réglementaires de coordination ont été prises par décret en 1934. Pour la route c'est en réalité un arrêté de 1935 qui fixe le cadre d'une ébauche de coordination en matière de transport de marchandises. Le principe réglementaire qui est appliqué est celui d'une répartition rail/route des marchés en fonction de la distance: la courte distance (<50 km) est considérée comme du domaine de la route, la longue distance (>200 km) comme du domaine des chemins de fer. Les distances intermédiaires devaient faire l'objet d'une répartition équitable. Mais comme il s'agissait du seul champ où la concurrence était envisageable, il devenait illusoire de penser que des accords s'établiraient librement entre les deux principaux modes concernés. Pour protéger le rail, les pouvoirs publics ont dû prendre, dès 1937, des mesures plus autoritaires contre le mode de transport routier.

En zone urbaine et rurale, le transport public devint ainsi soumis à déclaration et limité aux communes ou cantons contigus. Partout ailleurs le parc était contingenté, et plus particulièrement en longue distance puisque chaque véhicule était tenu de posséder une carte indiquant la nature de la marchandise transportée et la zone de destination. En octobre 1938 un décret instaure le principe d'une tarification générale ou minimum, qui devait être élaborée par les groupements professionnels et soumise au Ministère des Transports pour homologation. La seconde guerre mondiale est intervenue sans que ces mesures aient eu le temps d'être totalement appliquées.

La période qui s'achevait avait été marquée par une succession de mesures réglementaires tendant à protéger les chemins de fer. Mais les déficits élevés des grandes compagnies privées avaient conduit en parallèle à leur nationalisation en 1937, et à la constitution d'une seule société : la SNCF.

C'est la crise et ses conséquences qui a provoqué l'interventionnisme réglementaire dans le domaine des transports. Le principe d'une coordination des transports terrestres, s'il avait été posé, n'avait toutefois pas abouti à la définition précise d'un cadre réglementaire général. Il s'était plutôt traduit par un enchaînement de mesures protectionnistes en défaveur des professionnels du transport routier et en négligeant le phénomène du compte propre.

Le poids de cette expérience de réglementation va peser sur la période qui suit l'immédiat après guerre et va conduire au décret du 14 novembre 1949 qui pose plus globalement les bases d'une organisation coordonnée du système des transports. Cette législation ne s'appuie plus sur un motif politique, comme la "raison d'Etat" qui avait été avancée en 1934, mais plutôt sur un objectif de "rationalité économique" cherchant à orienter les choix vers les modes qui engendrent le "coût de production réel minimum" pour la nation. Les mesures adoptées restent foncièrement malthusiennes et portent principalement sur les conditions d'exercice du transport public routier.

Le décret de 1949 peut légitimement être considéré comme le niveau d'encadrement maximum qu'a connu le secteur des transports routiers depuis la Seconde Guerre Mondiale. Les mesures qui seront prises ultérieurement iront, à quelques exceptions près, dans le sens d'un assouplissement de la réglementation. Ces

mesures s'expliquent pour l'essentiel par l'importance des écarts constatés entre les objectifs officiellement poursuivis et la réalité du développement du transport routier. Avant d'aborder cette étape de déréglementation progressive, nous allons revenir sur les mesures mises en place lors du décret de 1949.

Le cadre réglementaire de 1949

Nous ne rentrerons pas dans les détails du texte législatif. Nous nous contenterons de rappeler l'esprit du décret et les principales mesures adoptées.

Il est important de souligner que la volonté de coordination des différents modes de transport a pris plus spécialement pour cible le transport public routier.

L'article 23 a exclu de la coordination plusieurs catégories de transports. La principale exclusion porte ainsi sur le transport privé, encore appelé transport pour compte propre: le reste s'applique à certains véhicules spécialisés (agriculture, PTT, ...) et aux transports occasionnels d'un poids inférieur à 2,5 tonnes.

La législation de 1949 s'est appuyée sur une distinction juridique des différents opérateurs qui interviennent dans l'exercice des transports publics routiers: le transporteur, l'auxiliaire et le loueur.

La réglementation a eu pour objectif et pour conséquence, respectivement, de définir et de limiter les moyens d'action de ces opérateurs.

L'exercice des professions de transporteur, de loueur et d'auxiliaire est dorénavant soumis à l'inscription sur des répertoires départementaux spécifiques. Cette inscription leur est nécessaire pour obtenir les moyens d'exercer leur profession.

Pour ce qui concerne le transporteur, chaque licence est associée à un véhicule précis. Le PMA (Poids Maximal Autorisé) des véhicules sert de référence pour distinguer trois types de licences: la licence C quand le PMA ne dépasse pas 11 tonnes, une licence B pour les véhicules d'un poids n'excédant pas 19t (21t, pour les véhicules articulés), enfin une licence A pour les véhicules d'un poids supérieur.

Cette première distinction des licences en fonction du poids se cumule alors avec celle déjà existante des zones de distance. Le texte de 1949 en distingue trois:

- la zone de camionnage, centrée sur le chef lieu du département, avec un rayon d'action de 60 km environ
- la zone courte, conçue sur le même principe avec une distance plus importante, entre 100 et 150 km
- la zone longue, qui correspond au territoire national

Une licence peut parfois être accompagnée d'une mention spéciale pour limiter son usage au transport de catégories précises de marchandises.

La licence devient le principal outil de contrôle du marché, dans la mesure où la loi de 1949 instaure en parallèle un régime de contingentement. Les pouvoirs publics limitent (sauf exceptions) le nombre de licences existantes, dans l'objectif de réguler le nombre de véhicules, c'est-à-dire la capaci-

té de l'offre de transport routier. Les licences ont une durée de validité illimitée et l'ouverture d'un contingent supplémentaire a lieu sur initiative du Ministère des Transports, "selon les nécessités de l'économie".

Concernant la tarification, le décret de 1949, se contente de rappeler les principes élémentaires à respecter, comme celui de la couverture du prix de revient de la prestation de transport et de l'équilibre d'exploitation de l'entreprise.

Au niveau de l'organisation de la profession de transporteur, le texte de 1949 a institué les GPR (Groupements Professionnels Routiers), auxquels peuvent adhérer, moyennant cotisation, toutes les entreprises publiques de transporteurs routiers.

Les modifications intervenues entre 1949 et 1979

Deux raisons nous poussent à traiter globalement de cette période de 30 ans. La première tient compte de l'influence qu'a effectivement exercé le décret de novembre 1949 sur toute cette période. La seconde s'appuie sur le fait qu'il faut manifestement attendre 1979 pour voir, en France, la réelle mise en application d'une politique de déréglementation sur la base des propositions libérales établies dans le cadre d'un rapport d'orientation et de prévision des Transports Terrestres: le rapport Guillaumat.

Il y avait déjà eu en 1968 un rapport produit par une commission, dite commission Laval, qui semblait obéir à une logique de libéralisation parce qu'elle s'inscrivait dans le sens des recommandations et des engagements communautaires. En fait ce travail a simplement servi à préciser les conditions d'une harmonisation de la concurrence à travers les dépenses d'infrastructures de transport, et s'est traduit essentiellement par l'instauration de la taxe à l'essieu. Cette perspective s'est rapidement trouvée atténuée par les conclusions d'un second rapport présenté en février 1970, rapport établi par une autre commission, appelée commission Le Vert. Celle-ci a confirmé la nécessité d'une intervention régulatrice de la part des pouvoirs publics, même si elle a conduit concrètement en 1971 à la suppression de certaines contraintes. Cette déréglementation partielle n'est en fait intervenue que sur les marchés où le transport routier est à l'évidence le mode le plus performant et le plus économique: zone de camionnage et zone courte.

Schématiquement cette période de 30 ans est donc passée par des phases de déréglementation et de réglementation alternées, qui ont conduit dans leur ensemble à un fonctionnement assoupli des transports publics de marchandises sans qu'on puisse pour autant en attribuer la paternité à une politique précise de libéralisation.

Il est possible d'illustrer ces quelques mouvements de flux et de reflux jusque dans les principaux enjeux et instruments d'une politique des transports de marchandises. Le recensement des moyens adoptés par les pouvoirs publics permettra d'en évaluer ultérieurement les conséquences, et surtout d'effectuer des comparaisons avec les politiques nationales de transports terrestres allemandes et anglaises.

Une des premières mesures de régulation envisageable concerne la tarification. Le décret de 1949 n'avait pas défini de règles d'encadrement des prix: le

prix de la prestation de transport était toujours fixé librement par accord contractuel. Il n'en sera plus ainsi à partir de juillet 1961 avec la création de la TRO, Tarification Routière Obligatoire. Tout porte à croire qu'on commettrait une erreur si on interprétait cette mesure comme étant la marque d'une volonté d'alourdissement de la réglementation. En effet cette tarification s'est directement inspirée des directives données, en avril de la même année, par la Commission de la Communauté Economique Européenne, laquelle cherchait à définir une politique commune des transports qui respecte les engagements du traité de Rome. Si le principe de cette tarification a été très rapidement appliqué dans le cas français, c'est parce qu'il correspondait à un souhait exprimé à l'époque par les organisations professionnelles des transporteurs routiers. Les transporteurs les plus "avertis" redoutaient les conséquences d'une concurrence sauvage par les prix, concurrence qui était d'autant plus forte que les fournisseurs de fret pouvaient librement exercer une pression à la baisse des prix, et que cette baisse était elle-même facilitée par le fait que la majorité des transporteurs ne calculait pas leur prix de revient.

La TRO repose sur le méthode de la "fourchette de prix". Le prix minimal de transport ne peut pas être inférieur au prix maximum de plus de 14%. Ce prix maximum est fixé à l'aide d'un barème relativement complexe, qui prend en compte la classe tarifaire de la marchandise, la distance tarifaire et la nature de la liaison de transport. Il existait des exceptions assez nombreuses à cette TRO, comme celles des transports internationaux, des transports de produits spéciaux (denrées alimentaires périssables, citernes, déménagements, ...) et surtout celles des transports d'un poids inférieur à 3 tonnes ou sur des distances n'atteignant pas 150 km.

Très peu de modifications seront introduites par la suite. En 1966, on admet que la fourchette soit portée, dans certains cas, à 23%. Il faut obtenir auparavant l'autorisation du Comité National Routier. On accepte aussi le principe d'accords tarifaires établis entre chargeurs et transporteurs indépendamment de la TRO, mais après visa du Ministre des Transports.

En 1963 on assiste à une transformation importante des principes de base adoptés en 1949 pour réguler l'offre de transport routier.

Dorénavant la licence n'est plus associée à un véhicule déterminé. Elle peut être utilisée pour couvrir le transport fait par n'importe quel véhicule de l'entreprise. Il faut simplement que la licence corresponde au tonnage du véhicule et qu'elle accompagne celui-ci pendant son déplacement.

Cinq grands types de licences pour transport spécialisé sont créés en 1971.

Les pouvoirs publics encouragent la transformation des anciennes licences non spécialisées, en ouvrant un contingent de licences supplémentaires aux transporteurs qui acceptent l'échange. A partir de cette année-là, toutes les licences de transport routier délivrées par contingentement, quel que soit leur type, seront soumises à renouvellement tous les sept ans.

Cela permet un contrôle périodique des entreprises au travers de normes d'efficacité établies administrativement. De plus les licences ne peuvent plus être vendues indépendamment du fonds de commerce, cette mesure visant à restreindre la spéculation dont elles faisaient l'objet.

Face à ces mesures qui participent d'une volonté d'intensification du pouvoir administratif sur le fonctionnement du secteur, et qui respectent en cela le cadre conceptuel initial adopté, en 1970, par la commission Le Vert il en est d'autres, prises en 1971, qui vont suivre ses conclusions et conduire, comme nous l'avons déjà signalé, à une déréglementation partielle.

L'assouplissement concerne principalement le contingentement. Le principe adopté en 1971 est celui d'un abandon du contingentement pour les licences de zones de camionnage et de zones courtes. Quel que soit le tonnage du véhicule, l'inscription au registre des transporteurs routiers donne automatiquement droit à une licence de camionnage dès 1971, ou de zone courte à partir de 1973 correspondant au département d'immatriculation.

Dorénavant la régulation au moyen des licences, ne porte plus que sur les transports au-delà des zones courtes du département d'inscription et pour des véhicules de PMA dépassant 6 tonnes. Les limites de la zone courte ont même été légèrement étendues, en 1973, jusqu'à 150 km.

Sur la période considérée, la France a eu recours à d'autres moyens que le contingentement des licences pour réguler la capacité de l'offre de transports routiers.

Parmi les actions directes, on doit mentionner les mesures qui visent à limiter l'accès à la profession de transporteur routier. En 1967 les pouvoirs publics ont conditionné l'inscription au registre des transporteurs routiers à la possession d'un certificat d'aptitude. Cette mesure s'est inspirée de recommandations faites en 1961 par la Commission de la Communauté Economique Européenne. Elle sera assouplie en 1971, en autorisant l'inscription d'individus qui ne possèdent pas le certificat d'aptitude, mais qui peuvent se prévaloir d'un représentant légal qui le possède.

Parmi les mesures indirectes, on doit signaler la location. L'objectif premier de la location est d'apporter une réponse économiquement satisfaisante aux difficultés d'adaptation de l'offre de transport à la demande. Mais elle peut, suivant la conception qu'on adopte à son égard, d'une part venir contraindre ou au contraire détendre le cadre dans lequel s'exerce le transport public routier, d'autre part infléchir les comportements par rapport au compte propre.

La location de véhicule a été réglementée en 1963 et complétée en 1971. On distingue, en général, deux types de location réglementée:

- la location "successive", c'est-à-dire à la demande. Le loueur met un véhicule à la disposition d'un locataire pour une durée déterminée, inférieure à une certaine limite, fixée à 6 mois en 1963 et portée à 12 en 1971. Le véhicule doit être couvert par une licence qui obéit aux mêmes règles de contingentement que celles des transporteurs publics.

- la location "longue durée" qui concerne la mise à disposition exclusive d'un véhicule déterminé pour une durée minimale importante (12 mois depuis 1971). En 1963 les pouvoirs publics avaient estimé que cette forme de location satisferait essentiellement les besoins des transporteurs privés, aussi avaient-ils rejeté l'idée de leur appliquer un contingentement. Mais les transporteurs publics avaient aussi accès à cette location, et ils s'en sont servis pour contourner en partie le contingentement qui leur était appliqué. Aussi, sans aller jusqu'au contingentement, l'administration a réagi en limitant à partir de 1971 la durée de validité de ces licences à deux ans.

En dehors de ces mesures qui portent explicitement sur les variables "capacité" ou "prix", il est bon maintenant d'en évoquer d'autres qui pèsent sur l'exploitation des entreprises de transport.

On commencera par signaler "la taxe à l'essieu", dont le principe a été adopté en 1968 et qui constitue une charge fiscale spécifique servant à couvrir le coût d'usages des infrastructures routières. Elle repose sur un calcul complexe et donne lieu à l'adaptation d'un tarif de base suivant les catégories de véhicules et les conditions d'exercice de l'activité de transport. Cette taxe à l'essieu est rentrée complètement en vigueur en 1974. Son poids relatif dans la fiscalité générale des entreprises de transport routier est allé en diminuant tout au cours de la période.

Les conditions de travail dans les transports routiers, en particulier la législation sur les temps de conduite, constituent aussi un cadre réglementaire contraignant, si on en juge par la difficulté qu'ont les pouvoirs publics français à s'aligner sur le règlement communautaire, et sur la difficulté qu'éprouvent les transporteurs pour respecter le cadre assoupli de la législation française. Cette législation repose sur un décret de février 1971 et s'inspire des dispositions prises le 25 mars 1969 par la CEE. On considère en France qu'il y a infraction, chaque fois que:

- la durée de conduite sans interruption dépasse 5 heures, On pénalise alors le transporteur en prenant pour référence les 4 heures adoptées dans le règlement communautaire

- la durée maximale journalière est supérieure à 9 heures entre deux périodes consécutives de repos. On tolère que la limite soit portée à 10 heures à condition que cela ne se produise pas plus de fois dans la même semaine: les normes communautaires étant respectivement de 8 et 9 heures.

- La durée maximale de conduite hebdomadaire excède 48 heures.

Dans les autres cas la réglementation communautaire est appliquée en particulier en ce qui concerne les temps de repos journaliers et hebdomadaires.

Ces mesures peuvent être contrôlées au moyen des enregistrements sur chronotachygraphe dont l'installation sur les véhicules a été rendue obligatoire en 1972.

Cette double législation a pu être à l'origine de quelques problèmes dans le domaine des transports internationaux puisque les conducteurs français doivent impérativement respecter la réglementation communautaire quand ils se trouvent à l'étranger alors qu'ils se plient souvent difficilement au cadre assoupli de la réglementation applicable sur le territoire français.

Cette évocation du transport international doit être l'occasion maintenant d'aborder plus longuement ce thème car c'est précisément un domaine d'activité qui s'est beaucoup développé au cours de la période que nous étudions.

La réglementation qui lui est applicable est par principe le fruit de réflexions collectives, soit bilatérales, soit multilatérales. Il nous paraît superflu d'évoquer à propos du contexte français, toutes les règles internationales qui s'imposent à l'identique aux nations allemandes et anglaises.

Nous devons nous contenter de signaler quelle fut la place accordée aux transports internationaux dans le cadre des politiques françaises de transport terrestre.

Les transports internationaux étant par nature des transports de longues distances, sauf cas particulier des déplacements frontaliers, on se trouve dans un domaine propice à une intervention coordinatrice des modes de transports,

qui plus est, défavorable à la route. Mais ce raisonnement qui correspond à celui qui fut mené dans le cadre national français, ne peut pas être défendu directement en ces termes, pour de multiples questions techniques et surtout parce qu'il est impossible d'envisager qu'un pays comme la France puisse décider seul d'une politique générale de transport international. Ce sont ces difficultés qui ont conduit dès la conférence de Genève, en mai 1956, à poser le principe d'une dissociation entre les législations intérieures des transports routiers et la législation internationale, même si cette dernière se réfère en certaines occasions aux législations nationales.

Les principes français d'encadrement réglementaire des transports routiers ont donc tout naturellement, par respect du texte signé à la convention de Genève, mis à l'écart les transports internationaux. Placés hors contingentement et hors TRO, ils tombent sous l'emprise des autorisations de transports internationaux et de la tarification routière internationale, qui dépendent des textes et accords internationaux.

Le seul point qui mérite d'être signalé, dans cette perspective, c'est la façon dont les pouvoirs publics ont réglé le problème des trajets en territoire français effectués par des transporteurs français à l'occasion d'un transport international. On pouvait craindre en effet que seuls ceux disposant de licences de longue distance puissent accéder au marché du transport international.

En fait le problème s'est résolu dans la souplesse, voire même en opposition avec les mesures d'encadrement du transport public longue distance. Pour les transporteurs privés, hors coordination, et pour les transporteurs publics disposant de licences longues distances, le seul problème qu'ils rencontrent pour effectuer un déplacement de nature internationale est d'obtenir une autorisation de transport international, celle-ci pouvant être d'origine bilatérale, communautaire ou CEMT. Pour les autres transporteurs routiers, une loi de 1965 est venue leur accorder des facilités. L'administration a voulu inciter les transporteurs à se lancer dans la compétition internationale. Elle a accepté que tout transporteur disposant d'un certificat d'inscription au registre des transporteurs routiers puisse se déplacer en zone longue dès lors qu'il dispose d'une autorisation de transport international mais à la condition que celle-ci soit à bord du véhicule et accompagnée d'un "compte rendu de voyage". La loi de 1965 va même plus loin en instaurant les autorisations temporaires qui permettent aux entreprises de transports publics qui travaillent régulièrement en transport international, d'effectuer sans licences, des transports intérieurs entre une ville située dans leur zone courte d'immatriculation et toute localité française située sur le chemin qui mène au lieu de chargement (cas du voyage aller) ou de déchargement (cas du voyage retour) de leur déplacement international. En 1975 un arrêté ministériel est venu compléter la législation de 1965 et a remplacé les "autorisations temporaires" par les ATIE (Autorisation de Transport Intérieur d'Encadrement). Manifestement l'exercice du transport international a donné l'occasion d'échapper aux contraintes de contingentement et d'accroître ainsi les prestations de transports intérieurs sur longue distance effectuées par la route.

L'expérience de libéralisation de 1979

La crise économique a violemment touché le secteur des transports routiers de marchandises en 1975. Par rapport à l'année précédente, la chute du fret a atteint 13,5%. Les difficultés du transport se sont maintenues en 1977 avec une nouvelle chute du fret de 3%.

En réaction à cette situation, le gouvernement français a demandé à une commission de réfléchir à des mesures économiques qui puissent contribuer à définir le cadre d'une politique des transports jusqu'à la fin des années 1990.

Cette commission, présidée par Mr GUILLAUMAT a fourni un rapport au début de l'année 1978. La réflexion des membres de la commission a surtout porté sur la question de savoir s'il existait réellement des raisons pour ne pas soumettre le secteur des transports aux lois du marché. Sans apporter une véritable démonstration la commission s'est prononcée en faveur d'une régulation par la concurrence. Mais, comme bien souvent en matière de politique des transports, il est apparu indispensable à la commission de préparer les conditions de cette concurrence, en adoptant un certain nombre de mesures de court terme.

Une première série de mesures a porté sur le système de contingentement. On peut distinguer d'abord les modifications de certaines règles existantes:

- les transports "hors coordination" sont passés de 2,5 à 3,5 tonnes
- la "zone de camionnage" et la "zone courte" sont supprimées ainsi que les licences correspondantes
- la location est rendue plus souple. Il devient possible de changer de locataire pour les transports qui ne sont pas de zones longues. Dans certains cas le transport par location échappe au système de la "tarification obligatoire"

Ensuite on signalera l'accroissement du nombre de licences A. En 1979 et 1980, il y a eu attribution d'un quota de nouvelles licences: 3250 licences pour les transporteurs et 800 pour la location successive. Cette distribution a provoqué un accroissement de 2 fois 20% de la capacité de transport en zone longue.

Une seconde série de mesures a assoupli le régime de la TRO:

- la limite géographique des transports échappant à la tarification est passée de 150 à 200 km
- deux catégories de marchandises (classe 7 et 8) ont été placées hors tarification obligatoire
- des "conventions tarifaires", c'est-à-dire des contrats entre transporteurs ou commissionnaires et chargeurs, portant sur un minimum de 3000 tonnes et un an maximum, permettent d'échapper à la TRO après agrément du CNR (Comité National Routier).

Ces modifications de "prix" et de "capacité" furent complétées par des contrôles de la réglementation sociale. Les pouvoirs publics ont en particulier accentué les vérifications de disques "chronotachygraphes". Le respect de la réglementation en vigueur a été pris officiellement comme critère pour accorder les nouvelles licences.

Toutes ces mesures ont été mises en application en 1979. Malheureusement le secteur des transports devait connaître, en 1981, une nouvelle et importante diminution du fret transporté, de l'ordre de 8,5%. Le cumul des deux facteurs que sont, la crise du fret et l'assouplissement de l'encadrement réglementaire, ne pouvait guère conduire à court terme au modèle de fonctionnement que la commission avait pour ambition de promouvoir.

Au contraire, la simultanéité de ces deux situations a nettement accru les difficultés de la plupart des acteurs du secteur des transports.

La baisse des prix, induite à la fois par la récession du trafic et la forte augmentation de la capacité, s'est trouvée intensifiée d'une part à cause de la déréglementation officielle de la TRO et d'autre part à cause de la fraude non réprimée sur les tarifs.

Ces mécanismes ont contribué ainsi au développement de la sous-traitance et, corrélativement, à l'émergence d'une concurrence sauvage qui a participé à l'extension du phénomène de dualisation dans le secteur français des transports routiers de marchandises.

La procédure de libéralisation du transport routier de marchandises, engagée en 1978 a été interrompue à la suite du changement de majorité politique de mai 1981. La conséquence la plus importante de ce changement a été l'adoption, le 30 décembre 1982, de la "LOTI", Loi d'Orientation des Transports Intérieurs. Son originalité réside dans une recherche de principes nouveaux et de mesures générales qui pourraient permettre aux pouvoirs publics de bâtir une nouvelle organisation du système de transport intérieur.

Il faut surtout insister sur le fait que cette législation n'aborde pas la dimension internationale du transport. Ensuite il faut ajouter que les mesures concrètes relatives à chacun des modes de transports de marchandises ont été renvoyées à des décrets d'application qui n'ont toujours pas été promulgués.

A l'exception de la SNCF, dont les statuts furent transformés à la même époque, on peut dire qu'il n'y a pas eu de modifications liées à la réglementation depuis cette date.

ANNEXE II:INDICATIONS TARIFAIRES

II₁: Majorations successives des tarifs routiers

II₂: Evolution du prix de revient dans les transports routiers.

Annexe II₁: Majorations successives des tarifs routiers.

MAJORATIONS SUCCESSIVES DES TARIFS ROUTIERS

Depuis l'entrée en vigueur de la tarification routière (1er juillet 1961) les majorations générales suivantes ont été autorisées :

1963 :	-10 août.....	5,127 %	(2 crans)
1965 :	-31 mai.....	5,127 %	(2 crans)
1968 :	-1er décembre.....	5,127 %	(2 crans)
1970 :	-1er janvier.....	5,127 %	(2 crans)
1971 :	-1er janvier.....	4,40 %	
1972 :	-3 avril.....	3,82 %	(1,5 crans)
	-1er juillet.....	1,26 %	
1973 :	-1er juin.....	5,127 %	(2 crans)
1974 :	-1er février.....	2,531 %	(1 cran)
	-8 avril, jusqu'à 400 km.....	6,449 %	(2,5 crans)
	au-delà.....	7,788 %	(3 crans)
	-1er septembre.....	3,821 %	(1,5 crans)
1975 :	-1er mai.....	5,127 %	(2 crans)
	-1er septembre.....	5,127 %	(2 crans)
1976 :	-1er mars.....	5,127 %	(2 crans)
	-1er juillet, jusqu'à 400 km...	3,821 %	(1,5 crans)
	au-delà.....	5,127 %	(2 crans)
1977 :	-20 février.....	3,821 %	(1,5 crans)
	-1er juillet.....	2,531 %	(1 cran)
1978 :	-1er mars.....	5,127 %	(2 crans)
	-1er juin.....	2,531 %	(1 cran)
	-1er septembre.....	3,831 %	(1,5 crans)
1979 :	-1er mars.....	2,531 %	(1 cran)
	-30 avril.....	2,531 %	(1 cran)
	-1er juillet.....	2,531 %	(1 cran)
	-1er septembre.....	2,531 %	(1 cran)
1980 :	-7 janvier.....	2,531 %	(1 cran)
	-10 mars.....	5,127 %	(2 crans)
	-1er août.....	3,821 %	(1,5 crans)
	-1er décembre.....	5,127 %	(2 crans)
1981 :	-15 mars.....	5,127 %	(2 crans)
	-10 juillet.....	5,127 %	(2 crans)
	-1er octobre.....	3,821 %	(1,5 crans)
1982 :	-15 février.....	3,821 %	(1,5 crans)
	-6 juin.....	3,821 %	(1,5 crans)
	-1er novembre.....	2,531 %	(1 cran)
1983 :	-1er mars.....	6,449 %	(2,5 crans)
	-1er novembre.....	2,531 %	(1 cran)
1984 :	-1er mars.....	2,531 %	(1 cran)
	-1er juin.....	2,531 %	(1 cran)
	-1er décembre.....	1,257 %	(0,5 cran)

Il s'agit là des majorations de portée générale, indépendantes de celles qui ont pu résulter, dans certains cas d'aménagement interne de la tarification.

Annexe II₂: Evolution du prix de revient dans les transports routiers.

.II ₂₁	Source	CNR
.II ₂₂	Source	FNTR
.II ₂₃	Source	DTT
.II ₂₄	Source	CNL

II₂₁

Indices publiés par le C.N.R. au 31 décembre de chaque année

EVOLUTION DES INDICES TRANSPORT PUBLIC A GRANDE DISTANCE

Ensemble articulé de 38 tonnes de P.T.R.A.

Base 100 = 31 décembre 1975

Années Postes	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Carburant (pompe zone D puis C)	107,2	114,4	129,6	162,4	210,4	244,0	285,9	280,5	308,0
Pneumatiques	112,4	119,3	129,3	150,5	176,4	197,3	215,1	237,5	253,4
Entretien et réparations	112,4	121,7	136,8	152,1	174,4	197,0	225	244,1	258
Personnel de conduite (rémuné- rations et char- ges)	116,3	128,6	143,2	160,6	182,1	208,2	240,0	277,5	290,8
Frais de route	114,5	127,3	140,6	158,4	184,1	213,0	256,0	304,1	323,9
Assurances	110,0	117,2	127,1	141,3	163,3	190,7	227,2	270,4	318,0
Taxes et cotisa- tions	100,1	101,2	101,3	102,1	103,7	105,5	109,3	118,3	119,3
Coût du renouvel- lement du trac- teur	108,6	115,3	135,7	151,8	174,2	201,6	220,3	246,3	263,6
Coût du renouvel- lement de la semi-remorque	114,6	122,2	132,1	153,6	173,7	187,4	209,4	241,2	270,1
Intérêt des capi- taux investis dans le matériel roulant	104,5	111,1	117,1	158,1	219,2	259,6	273,6	273,3	262,4
Charge de * structure							113,6	133,1	140,9
Synthèse du coût d'exploitation	112,2	121,4	135,5	156,9	186,6	214,2	243,7	266,1	282,6

* Les charges de structure ont été intégrées dans la méthode à compter de l'année 1982 par suite d'une refonte de la méthode (cf rapport page 9 a)).

Indices publiés par la F.N.I.R. au 31 décembre de chaque année

EVOLUTION DES INDICES (longue distance
(courte et moyenne distance) DU CÔUT DE REVIENT MARCHANDISES
Base 100 = 31 décembre 1975

Années Postes	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Carburant	107,2	114,4	129,6	162,4	210,4	244,0	285,9	282,8	310,4
Pneumatiques	112,4	119,2	129,3	150,6	175,8	196,8	213,0	233,7	249,8
Matériel	110,1	117,5	134,9	152,5	174,8	200,1	221,0	240,1	258,8
Personnel	117,2	130,5	145,3	163,6	185,9	212,0	239,2	284,5	297,8
Produits et services divers	112,0	119,7	133,0	159,7	186,3	212,4	231,8	256,7	230,3
Longue distance	112,1	121,5	135,8	156,6	182,2	210,3	236,7	260,0	278,3
Courte et moyenne distance	112,8	122,7	136,9	157,6	183,3	209,1	234,7	260,7	278,4

II₂₃

Indices publiés par la D.T.T. au 30 septembre de chaque année

EVOLUTION DU PRIX DE REVIENT1) Base 100 au 30 septembre 1975

Postes \ Années	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Salaires et primes + charges sociales	118,5	151,0	152,8	170,8	189,9	213,6	247,0	255,9
Frais de route	116,1	130,1	136,6	152,6	166,5	185,3	210,5	235,5
Assurances	106,7	126,1	134,8	151,1	162,5	178,9	192,6	187,8
Taxes et cotisations	101,0	101,7	100	102,3	108,6	118,6	122,0	-
Rémunération du capital investi	108,7	117,3	129,8	146,5	168,1	195,6	209,8	237,2
Renouvellement du matériel : tracteur	106,1	114,8	121,2	129,7	148,5	162,5	170,1	196,9
Renouvellement du matériel : semi- remorque	116,7	116,6	120,2	130,8	152,1	169,9	173,4	191,9
Entretien - lubrifiant	98,3	101,0	105,1	118,6	134,6	150,0	162,2	159,5
Carburant	110,4	123,0	139,3	178,3	216,9	261,4	290,0	289,2
Pneumatiques	103,8	104,3	110,3	122,5	140,6	151,6	159,8	162,5
Charges non affectées	109,4	123,7	123,8	130,0	140,8	165,5	182,6	194,9
Coût total annuel	109,4	123,7	131,0	148,6	168,6	193,3	213,3	221,4

II₂₄

Indices publiés par le C.N.L. au 31 décembre de chaque année

EVOLUTION DES INDICES LOCATION "ROUTE" AVEC CONDUCTEUR

1) base 100 au 31 décembre 1975

<div>Années</div> <div>Postes</div>	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Financement	112,9	120,5	129,5	175,7	195,1	208,5	207,9	196,1	196,1
Amortissement	108,7	116,7	135,4	152,7	176,7	202,8	222,1	240,3	259,8
Salaires et charges	116,8	129,4	144,2	162,2	183,8	209,9	240,3	286,4	299,9
Entretien - réparations	115,4	125,0	140,5	156,4	179,3	202,6	231,6	252,0	266,1
Carburant	107,2	114,4	129,6	162,4	210,4	244,0	285,9	282,8	310,5
Lubrifiant	107,0	111,7	121,8	144,8	173,0	217,3	234,3	255,6	276,0
Pneumatiques	112,4	119,3	129,3	150,7	175,9	196,3	214,0	235,8	251,6
Frais de route	114,3	127,4	140,9	158,9	184,5	215,0	237,5	268,4	285,9
Assurances	110,0	117,2	124,2	137,8	159,9	188,7	226,4	253,6	292,9

ANNEXE III : EVOLUTION DU TRAFIC TERRESTRE DE MARCHANDISES

PAR PERIODE DE CHANGEMENT REGLEMENTAIRE.

TONNES (MILLIIONS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 1tonne)

	1954	0		1955	1	N/N-1	N/54	1956	2	N/N-1	N/54	1957	3	N/N-1	N/54	1958	4	N/N-1	N/54
RP	550	56,2%		515	53,3%	-6,4	-6,4%	505	52,2%	-1,9	-4,2%	560	53,7%	10,9	0,6%	608	55,5%	8,6	2,5%
RA	206	21,1%		201	20,8%	-2,4	-2,4%	194	20,1%	-3,5	-3,0%	199	19,1%	2,6	-1,1%	212	19,4%	6,5	0,7%
R	756	77,3%		716	74,1%	-5,3	-5,3%	699	72,3%	-2,4	-3,8%	759	72,8%	8,6	0,1%	820	74,9%	8,0	2,1%
F	169	17,3%		192	19,9%	13,6	13,6%	205	21,2%	6,8	10,1%	217	20,8%	5,9	8,7%	212	19,4%	-2,3	5,8%
E	53	5,4%		58	6,0%	9,4	9,4%	63	6,5%	8,6	9,0%	66	6,3%	4,8	7,6%	64	5,8%	-3,8	4,6%
	978	100,0%		966	100,0%	-1,2	-1,2%	967	100,0%	0,1	-0,6%	1042	100,0%	7,8	2,1%	1096	100,0%	5,1	2,9%

1959	5	N/N-1	N/54	1960	6	N/N-1	N/54	1961	7	N/N-1	N/54
612	56,4%	0,7	2,2%	615	52,9%	0,5	1,9%	588	50,6%	-4,4	1,0%
197	18,2%	-7,1	-0,9%	253	21,8%	28,4	3,5%	274	23,6%	8,3	4,2%
809	74,6%	-1,3	1,4%	868	74,6%	7,3	2,3%	862	74,1%	-0,7	1,9%
213	19,6%	0,5	4,7%	227	19,5%	6,6	5,0%	230	19,8%	1,3	4,5%
63	5,8%	-1,6	3,4%	68	5,8%	8,8	4,2%	71	6,1%	4,4	4,3%
1085	100,0%	-1,0	2,1%	1163	100,0%	7,2	2,9%	1163	100,0%	0,0	2,5%

T.KM (MILLIARDS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 1tonne)

	1954	0		1955	1	N/N-1	N/54	1956	2	N/N-1	N/54	1957	3	N/N-1	N/54	1958	4	N/N-1	N/54
RP	9,6	14,0%		10,3	13,6%	7,3	7,3%	10,1	12,7%	-1,9	2,6%	11,0	13,0%	8,9	4,6%	11,5	13,5%	4,5	4,6%
RA	9,0	13,2%		10,1	13,3%	12,2	12,2%	9,7	12,2%	-4,0	3,8%	10,4	12,3%	7,2	4,9%	11,5	13,5%	10,6	6,3%
R	18,6	27,2%		20,4	26,8%	9,7	9,7%	19,8	25,0%	-2,9	3,2%	21,4	25,2%	8,1	4,8%	23,0	27,0%	7,5	5,5%
F	41,5	60,7%		46,8	61,6%	12,8	12,8%	50,2	63,3%	7,3	10,0%	53,6	63,2%	6,8	8,9%	52,9	62,0%	-1,3	6,3%
E	8,3	12,1%		8,8	11,6%	6,0	6,0%	9,3	11,7%	5,7	5,9%	9,8	11,6%	5,4	5,7%	9,4	11,0%	-4,1	3,2%
	68,4	100,0%		76,0	100,0%	11,1	11,1%	79,3	100,0%	4,3	7,7%	84,8	100,0%	6,9	7,4%	85,3	100,0%	0,6	5,7%

1959	5	N/N-1	N/54	1960	6	N/N-1	N/54	1961	7	N/N-1	N/54
13,1	14,7%	13,9	6,4%	14,9	15,2%	13,74	7,6%	14,1	14,1%	-5,4	5,6%
13,3	14,9%	15,7	8,1%	15,7	16,0%	18,05	9,7%	15,7	15,7%	0,0	8,3%
26,4	29,6%	14,8	7,3%	30,6	31,1%	15,91	8,7%	29,8	29,8%	-2,6	7,0%
53,4	59,8%	0,9	5,2%	56,9	57,9%	6,55	5,4%	58,9	58,9%	3,5	5,1%
9,5	10,6%	1,1	2,7%	10,8	11,0%	13,68	4,5%	11,3	11,3%	4,6	4,5%
89,3	100,0%	4,7	5,5%	98,3	100,0%	10,08	6,2%	100,0	100,0%	1,7	5,6%

TONNES (MILLIONS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 1tonne)

	1962	0		1963	1	N/N-1	N/62	1964	2	N/N-1	N/62	1965	3	N/N-1	N/62	1966	4	N/N-1	N/62
RP	677	54,3%		665	51,1%	-1,8	-1,8%	816	53,1%	22,7	9,8%	930	58,1%	14,0	11,2%	929	57,1%	-0,1	8,2%
RA	267	21,4%		319	24,5%	19,5	19,5%	386	25,1%	21,0	20,2%	341	21,3%	-11,7	8,5%	372	22,9%	9,1	8,6%
R	944	75,7%		984	75,6%	4,2	4,2%	1202	78,3%	22,2	12,8%	1271	79,4%	5,7	10,4%	1301	79,9%	2,4	8,3%
F	231	18,5%		240	18,4%	3,9	3,9%	248	16,1%	3,3	3,6%	239	14,9%	-3,6	1,1%	234	14,4%	-2,1	0,3%
E	72	5,8%		77	5,9%	6,9	6,9%	86	5,6%	11,7	9,3%	90	5,6%	4,7	7,7%	93	5,7%	3,3	6,6%
T	1247	100,0%		1301	100,0%	4,3	4,3%	1536	100,0%	18,1	11,0%	1600	100,0%	4,2	8,7%	1628	100,0%	1,8	6,9%

	1967	5	N/N-1	N/62	1968	6	N/N-1	N/62	1969	7	N/N-1	N/62	1970	8	N/N-1	N/62
	941	57,6%	1,3	6,8%	1003	56,9%	6,6	6,8%	1046	55,0%	4,3	6,4%	1081	54,9%	3,3	6,0%
	365	22,3%	-1,9	6,5%	429	24,3%	17,5	8,2%	503	26,5%	17,2	9,5%	530	26,9%	5,4	8,9%
	1306	79,9%	0,4	6,7%	1432	81,2%	9,6	7,2%	1549	81,5%	8,2	7,3%	1611	81,8%	4,0	6,9%
	230	14,1%	-1,7	-0,1%	229	13,0%	-0,4	-0,1%	242	12,7%	5,7	0,7%	248	12,6%	2,5	0,9%
	98	6,0%	5,4	6,4%	102	5,8%	4,1	6,0%	110	5,8%	7,8	6,2%	110	5,6%	0,0	5,4%
	1634	100,0%	0,4	5,6%	1763	100,0%	7,9	5,9%	1901	100,0%	7,8	6,2%	1969	100,0%	3,6	5,9%

T.KM (MILLIARDS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 1tonne)

	1962	0		1963	1	N/N-1	N/62	1964	2	N/N-1	N/62	1965	3	N/N-1	N/62	1966	4	N/N-1	N/62
RP	16,1	15,3%		17,1	15,3%	6,2	6,2%	18,6	15,6%	8,8	7,5%	23,5	18,9%	26,3	13,4%	26,2	20,2%	11,5	12,9%
RA	16,8	16,0%		20,0	17,9%	19,0	19,0%	23,1	19,3%	15,5	17,3%	23,9	19,2%	3,5	12,5%	26,8	20,7%	12,1	12,4%
R	32,9	31,2%		37,1	33,3%	12,8	12,8%	41,7	34,9%	12,4	12,6%	47,4	38,1%	13,7	12,9%	53,0	40,9%	11,8	12,7%
F	61,2	58,1%		63,0	56,5%	2,9	2,9%	65,3	54,6%	3,7	3,3%	64,6	51,9%	-1,1	1,8%	63,9	49,3%	-1,1	1,1%
E	11,2	10,6%		11,4	10,2%	1,8	1,8%	12,5	10,5%	9,6	5,6%	12,5	10,0%	0,0	3,7%	12,6	9,7%	0,8	3,0%
T	105,3	100,0%		111,5	100,0%	5,9	5,9%	119,5	100,0%	7,2	6,5%	124,5	100,0%	4,2	5,7%	129,5	100,0%	4,0	5,3%

	1967	5	N/N-1	N/62	1968	6	N/N-1	N/62	1969	7	N/N-1	N/62	1970	8	N/N-1	N/62
	25,7	19,8%	-1,9	9,8%	24,5	18,6%	-4,67	7,2%	26,0	18,6%	6,1	7,1%	28,4	18,8%	9,2	7,4%
	28,5	21,9%	6,3	11,1%	31,8	24,1%	11,58	11,2%	32,8	23,5%	3,1	10,0%	39,1	25,9%	19,2	11,1%
	54,2	41,7%	2,3	10,5%	56,3	42,7%	3,87	9,4%	58,8	42,1%	4,4	8,6%	67,5	44,7%	14,8	9,4%
	62,8	48,3%	-1,7	0,5%	62,5	47,3%	-0,48	0,4%	66,4	47,5%	6,2	1,2%	69,3	45,9%	4,4	1,6%
	13,0	10,0%	3,2	3,0%	13,2	10,0%	1,54	2,8%	14,6	10,4%	10,6	3,9%	14,2	9,4%	-2,7	3,0%
	130,0	100,0%	0,4	4,3%	132,0	100,0%	1,54	3,8%	139,8	100,0%	5,9	4,1%	151,0	100,0%	8,0	4,6%

TONNES (MILLIONS) TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 3 tonnes)

	1971	0	1972	1	N/N-1	N/71	1973	2	N/N-1	N/71	1974	3	N/N-1	N/71	1975	4	N/N-1	N/71
RP	940	52,8%	960	53,2%	2,1	2,1%	993	53,4%	3,4	2,8%	1013	53,7%	2,0	2,5%	857	52,4%-15,4	-2,3%	
RA	511	28,7%	524	29,0%	2,5	2,5%	536	28,8%	2,3	2,4%	537	28,5%	0,2	1,7%	500	30,6%-6,9	-0,5%	
R	1451	81,5%	1484	82,2%	2,3	2,3%	1529	82,2%	3,0	2,7%	1550	82,1%	1,4	2,2%	1357	83,0%-12,5	-1,7%	
F	230	12,9%	225	12,5%	-2,2	-2,2%	235	12,6%	4,4	1,1%	244	12,9%	3,8	2,0%	200	12,2%-18,0	-3,4%	
E	99	5,6%	96	5,3%	-3,0	-3,0%	96	5,2%	0,0	-1,5%	93	4,9%	-3,1	-2,1%	77	4,7%-17,2	-6,1%	
T	1780	100,0%	1805	100,0%	1,4	1,4%	1860	100,0%	3,0	2,2%	1887	100,0%	1,5	2,0%	1634	100,0%-13,4	-2,1%	

1976	5	N/N-1	N/71	1977	6	N/N-1	N/71	1978	7	N/N-1	N/71
944	55,1%	10,2	0,1%	915	55,3%	-3,1	-0,4%	897	55,3%	-2,0	-0,7%
483	28,2%	-3,4	-1,1%	470	28,4%	-2,7	-1,4%	452	27,8%	-3,8	-1,7%
1427	83,3%	5,2	-0,3%	1385	83,7%	-2,9	-0,8%	1349	83,1%	-2,6	-1,0%
206	12,0%	3,0	-2,2%	192	11,6%	-6,8	-3,0%	194	12,0%	1,0	-2,4%
80	4,7%	3,9	-4,2%	77	4,7%	-3,8	-4,1%	80	4,9%	3,9	-3,0%
1713	100,0%	4,8	-0,8%	1654	100,0%	-3,4	-1,2%	1623	100,0%	-1,7	-1,3%

T.KM (MILLIARDS) TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES SUP A 3 tonnes)

	1971	0	1972	1	N/N-1	N/71	1973	2	N/N-1	N/71	1974	3	N/N-1	N/71	1975	4	N/N-1	N/71
RP	26,7	18,7%	29,2	19,4%	9,4	9,4%	33,5	20,5%	14,7	12,0%	36,0	21,1%	7,5	10,5%	31,5	21,2%-12,5	4,2%	
RA	41,6	29,1%	45,4	30,1%	9,1	9,1%	49,7	30,5%	9,5	9,3%	51,4	30,1%	3,4	7,3%	47,0	31,6%-8,6	3,1%	
R	68,3	47,7%	74,6	49,5%	9,2	9,2%	83,2	51,0%	11,5	10,4%	87,4	51,2%	5,0	8,6%	78,5	52,9%-10,2	3,5%	
F	62,2	43,5%	63,1	41,8%	1,4	1,4%	67,3	41,3%	6,7	4,0%	71,0	41,6%	5,5	4,5%	59,4	40,0%-16,3	-1,1%	
E	12,6	8,8%	13,1	8,7%	4,0	4,0%	12,6	7,7%	-3,8	0,0%	12,4	7,3%	-1,6	-0,5%	10,6	7,1%-14,5	-4,2%	
T	143,1	100,0%	150,8	100,0%	5,4	5,4%	163,1	100,0%	8,2	6,8%	170,8	100,0%	4,7	6,1%	148,5	100,0%-13,1	0,9%	

SOURCE:COMPTE TRANSPORT DE LA NATION INSEE 79-80 DISTANCES TARIFEES

1976	5	N/N-1	N/71	1977	6	N/N-1	N/71	1978	7	N/N-1	N/71
35,1	22,3%	11,4	5,6%	36,3	23,3%	3,42	5,3%	38,1	23,7%	5,0	5,2%
48,8	31,0%	3,8	3,2%	49,2	31,6%	0,82	2,8%	51,0	31,7%	3,7	3,0%
83,9	53,3%	6,9	4,2%	85,5	54,9%	1,91	3,8%	89,1	55,4%	4,2	3,9%
62,7	39,8%	5,6	0,2%	60,4	38,8%	-3,67	-0,5%	61,4	38,2%	1,7	-0,2%
10,9	6,9%	2,8	-2,9%	9,9	6,4%	-9,17	-3,9%	10,3	6,4%	4,0	-2,8%
157,5	100,0%	6,1	1,9%	155,8	100,0%	-1,08	1,4%	160,8	100,0%	3,2	1,7%

TONNES (MILLIIONS)		TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES				(ROUTE:VEHICULES SUP A 3 tonnes et de moins de 15 ans)											
1979	0	1980	1	N/N-1	N/79	1981	2	N/N-1	N/79	1982	3	N/N-1	N/79	1983	4	N/N-1	N/79
935	56,7%	965	58,1%	3,2	3,2%	825	54,5%	-14,5	-7,5%	783	54,7%	-5,1	-6,7%	795	54,8%	1,5	-4,7%
433	26,2%	419	25,2%	-3,2	-3,2%	442	29,2%	5,5	2,7%	420	29,4%	-5,0	0,1%	437	30,1%	4,0	1,1%
1368	82,9%	1384	83,3%	1,2	1,2%	1267	83,7%	-8,5	-4,3%	1203	84,1%	-5,1	-4,6%	1232	85,0%	2,4	-2,9%
201	12,2%	196	11,8%	-2,5	-2,5%	174	11,5%	-11,2	-5,8%	162	11,3%	-6,9	-6,2%	156	10,8%	-3,7	-5,5%
81	4,9%	81	4,9%	0,0	0,0%	73	4,8%	-9,9	-5,1%	66	4,6%	-9,6	-6,6%	62	4,3%	-6,1	-6,5%
1650	100,0%	1661	100,0%	0,7	0,7%	1514	100,0%	-8,9	-4,5%	1431	100,0%	-5,5	-4,8%	1450	100,0%	1,3	-3,3%

(RUPTURE DE SERIE EN 1981 POUR LA REPARTITION RP-RA)

(CHIFFRES 84 PAS ENCORE CONNUS POUR TOUS LES MODES)

1981	0	1982	1	N/N-1	N/81	1983	2	N/N-1	N/81
825	54,5%	783	54,7%	-5,1	-5,1%	795	54,8%	1,5	-1,8%
442	29,2%	420	29,4%	-5,0	-5,0%	437	30,1%	4,0	-0,6%
1267	83,7%	1203	84,1%	-5,1	-5,1%	1232	85,0%	2,4	-1,4%
174	11,5%	162	11,3%	-6,9	-6,9%	156	10,8%	-3,7	-5,3%
73	4,8%	66	4,6%	-9,6	-9,6%	62	4,3%	-6,1	-7,8%
1514	100,0%	1431	100,0%	-5,5	-5,5%	1450	100,0%	1,3	-2,1%

T.KM (MILLIARDS)		TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES				(ROUTE:VEHICULES SUP A 3 tonnes et de moins de 15 ans)											
1979	0	1980	1	N/N-1	N/79	1981	2	N/N-1	N/79	1982	3	N/N-1	N/79	1983	4	N/N-1	N/79
41,4	24,5%	41,7	24,9%	0,7	0,7%	38,2	24,8%	-8,4	-4,3%	37,4	25,3%	-2,1	-3,6%	35,7	25,1%	-4,5	-3,8%
53,2	31,5%	52,1	31,1%	-2,1	-2,1%	48,3	31,3%	-7,3	-3,7%	46,6	31,5%	-3,5	-3,7%	44,8	31,5%	-3,9	-3,7%
94,6	56,0%	93,8	56,1%	-0,8	-0,8%	86,5	56,1%	-7,9	-4,0%	84,0	56,8%	-2,9	-3,6%	80,5	56,6%	-4,2	-3,8%
63,7	37,7%	62,6	37,4%	-1,7	-1,7%	57,7	37,4%	-7,8	-4,0%	54,9	37,1%	-4,9	-4,3%	53,3	37,5%	-2,9	-3,9%
10,6	6,3%	10,9	6,5%	2,8	2,8%	9,9	6,4%	-9,2	-4,7%	9,1	6,1%	-8,1	-5,8%	8,4	5,9%	-7,7	-6,3%
168,9	100,0%	167,3	100,0%	-0,9	-0,9%	154,1	100,0%	-7,9	-4,0%	148,0	100,0%	-4,0	-4,0%	142,2	100,0%	-3,9	-4,0%

(RECONSTITUTION DE LA SERIE INTERROMPUE EN 1981 POUR LA REPARTITION RP-RA)

(CHIFFRES 84 PAS ENCORE CONNUS POUR TOUS LES MODES)

1981	0	1982	1	N/N-1	N/81	1983	2	N/N-1	N/81
38,2	24,8%	37,4	25,3%	-2,1	-2,1%	35,7	25,1%	-4,5	-3,3%
48,3	31,3%	46,6	31,5%	-3,5	-3,5%	44,8	31,5%	-3,9	-3,7%
86,5	56,1%	84,0	56,8%	-2,9	-2,9%	80,5	56,6%	-4,2	-3,5%
57,7	37,4%	54,9	37,1%	-4,9	-4,9%	53,3	37,5%	-2,9	-3,9%
9,9	6,4%	9,1	6,1%	-8,1	-8,1%	8,4	5,9%	-7,7	-7,9%
154,1	100,0%	148,0	100,0%	-4,0	-4,0%	142,2	100,0%	-3,9	-3,9%

TONNES (MILLIONS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES NON INFERIEURS A 1 tonne -

	1954	0	1955	1	1956	2	1957	3	1958	4	1959	5	1960	6
RP														
RA														
R	99	30,8%	118	32,1%	104	28,0%	113	28,5%	117	29,8%	133	32,6%	159	35,0%
F	169	52,6%	192	52,2%	205	55,1%	217	54,8%	212	54,0%	213	52,1%	227	50,0%
E	53	16,5%	58	15,8%	63	16,9%	66	16,7%	64	16,2%	63	15,3%	68	15,0%
T	321	100,0%	368	100,0%	372	100,0%	396	100,0%	393	100,0%	409	100,0%	454	100,0%

- TOUS ages - DISTANCE SUP A 50 Km)

1961	7	1962	8	1963	9	1964	10	1965	11
152	33,6%	154	33,7%	169	34,8%	192	36,5%	221	40,2%
230	50,8%	231	50,5%	240	49,4%	248	47,1%	239	43,5%
71	15,7%	72	15,8%	77	15,8%	86	16,3%	90	16,4%
453	100,0%	457	100,0%	486	100,0%	526	100,0%	550	100,0%

TONNES (MILLIONS) TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES NON INFERIEUR A 6,6 tonnes -

	1966	0	1967	1	1968	2	1969	3	1970	4	1971	5	1972	6	1973	7
RP																
RA																
R	82	16,2%	91	17,3%	94	17,3%	99	16,8%	107	17,6%	118	19,6%	133	21,2%	155	23,0%
F	96	19,0%	108	20,5%	117	21,6%	139	23,6%	142	23,4%	155	25,7%	172	27,5%	188	27,9%
E	178	35,2%	199	37,8%	211	38,9%	238	40,3%	249	41,0%	273	45,3%	305	48,7%	343	50,9%
T	234	46,3%	230	43,6%	229	42,3%	242	41,0%	248	40,9%	230	38,2%	225	35,9%	235	34,9%
	93	18,4%	98	18,6%	102	18,8%	110	18,6%	110	18,1%	99	16,4%	96	15,3%	96	14,2%
	505	100,0%	527	100,0%	542	100,0%	590	100,0%	607	100,0%	602	100,0%	626	100,0%	674	100,0%

- MOINS de 15 ans - DISTANCE SUP A 50 Km)

1974	8	1975	9	1976	10	1977	11	1978	12	1979	13	1980	14
171	24,2%	149	24,8%	167	26,5%	172	27,7%	186	28,8%	202	29,8%	222	32,2%
198	28,0%	175	29,1%	178	28,2%	180	29,0%	186	28,8%	193	28,5%	190	27,6%
369	52,3%	324	53,9%	345	54,7%	352	56,7%	372	57,6%	395	58,3%	412	59,8%
244	34,6%	200	33,3%	206	32,6%	192	30,9%	194	30,0%	201	29,7%	196	28,4%
93	13,2%	77	12,8%	80	12,7%	77	12,4%	80	12,4%	81	12,0%	81	11,8%
706	100,0%	601	100,0%	631	100,0%	621	100,0%	646	100,0%	677	100,0%	689	100,0%

CUMUL DES MODIFICATIOSTATISTIQUES DE 1981 ET 1983

	1981	0	1982	1	1983	2
RP						
RA						
R	188	28,7%	184	29,4%	174	29,8%
F	220	33,6%	214	34,2%	192	32,9%
E	408	62,3%	398	63,6%	366	62,7%
T	174	26,6%	162	25,9%	156	26,7%
	73	11,1%	66	10,5%	62	10,6%
	655	100,0%	626	100,0%	584	100,0%

T.Km (MILLIARDS) TRANSIT INCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES NON INF 1 tonne - TOUS ages - DISTANCE SUP 50Km)

	1954	0	1955	1	1956	2	1957	3	1958	4	1959	5	1960	6
RP														
RA														
R	13,1	20,8%	15,3	21,6%	13,9	18,9%	15,2	19,3%	16,4	20,8%	19,8	23,9%	23,4	25,7%
F	41,5	66,0%	46,8	66,0%	50,2	68,4%	53,6	68,2%	52,9	67,2%	53,4	64,6%	56,9	62,5%
E	8,3	13,2%	8,8	12,4%	9,3	12,7%	9,8	12,5%	9,4	11,9%	9,5	11,5%	10,8	11,9%
T	62,9	100,0%	70,9	100,0%	73,4	100,0%	78,6	100,0%	78,7	100,0%	82,7	100,0%	91,1	100,0%

	1961	7	1962	8	1963	9	1964	10	1965	11
	22,4	24,2%	24,4	25,2%	27,5	27,0%	31,1	28,6%	35,9	31,8%
	58,9	63,6%	61,2	63,2%	63,0	61,8%	65,3	60,0%	64,6	57,2%
	11,3	12,2%	11,2	11,6%	11,4	11,2%	12,5	11,5%	12,5	11,1%
	92,6	100,0%	96,8	100,0%	101,9	100,0%	108,9	100,0%	113,0	100,0%

TRANSIT EXCLU POUR TOUS MODES (ROUTE:VEHICULES NON INF 6,6 tonnes - MOINS de 15 ans - DISTANCE SUP 50Km)

	1966	0	1967	1	1968	2	1969	3	1970	4	1971	5	1972	6	1973	7
RP	11,3	10,3%	12,2	11,0%	11,8	10,2%	12,6	10,1%	13,4	10,4%	15,4	12,3%	17,5	13,2%	20,9	14,6%
RA	21,7	19,8%	23,3	20,9%	29,2	25,0%	31,1	24,9%	32,0	24,8%	35,2	28,1%	38,5	29,1%	42,3	29,6%
R	33,0	30,1%	35,5	31,9%	41,1	35,2%	43,7	35,0%	45,4	35,2%	50,6	40,4%	56,0	42,4%	63,2	44,2%
F	63,9	58,4%	62,8	56,4%	62,5	53,5%	66,4	53,2%	69,3	53,8%	62,2	49,6%	63,1	47,7%	67,3	47,0%
E	12,6	11,5%	13,0	11,7%	13,2	11,3%	14,6	11,7%	14,2	11,0%	12,6	10,0%	13,1	9,9%	12,6	8,8%
T	109,5	100,0%	111,3	100,0%	116,8	100,0%	124,7	100,0%	128,9	100,0%	125,4	100,0%	132,2	100,0%	143,1	100,0%

	1974	8	1975	9	1976	10	1977	11	1978	12	1978	13	1980	14
	22,8	15,1%	20,4	15,5%	23,4	16,8%	24,7	17,9%	26,3	18,4%	28,9	19,2%	33,0	21,7%
	44,6	29,6%	40,8	31,1%	42,5	30,5%	42,9	31,1%	44,7	31,3%	47,3	31,4%	45,8	30,1%
	67,4	44,7%	61,2	46,6%	65,9	47,2%	67,6	49,0%	71,0	49,8%	76,2	50,6%	78,8	51,7%
	71,0	47,1%	59,4	45,3%	62,7	44,9%	60,4	43,8%	61,4	43,0%	63,7	42,3%	62,6	41,1%
	12,4	8,2%	10,6	8,1%	10,9	7,8%	9,9	7,2%	10,3	7,2%	10,6	7,0%	10,9	7,2%
	150,8	100,0%	131,2	100,0%	139,5	100,0%	137,9	100,0%	142,7	100,0%	150,5	100,0%	152,3	100,0%

T.KM (MILLIARDS) MODIFICATIONS STATISTIQUES en 1981 et 1983

	1981	0	1982	1	1983	2
RP	23,7	17,1%	23,1	17,3%	22,9	17,4%
RA	47,5	34,2%	46,2	34,7%	47,3	35,9%
R	71,2	51,3%	69,3	52,0%	70,2	53,2%
F	57,7	41,6%	54,9	41,2%	53,3	40,4%
E	9,9	7,1%	9,1	6,8%	8,4	6,4%
T	138,8	100,0%	133,3	100,0%	131,9	100,0%

ANNEXE IV : GUIDE D'ENTRETIEN TRANSPORTEURS.

Enquête CEE
Ebauche du guide d'entretien

I Identité de l'entreprise

- | | |
|-------------------------|-------------------------------|
| -Raison sociale | -Adresse |
| -Forme juridique | -Chiffre d'affaires |
| -Activité principale | -Activités secondaires |
| -Personnel | -Parc |
| -Organisation/filiation | -Implantations/correspondants |

II Historique de l'entreprise

- L'entreprise et les grandes étapes de son évolution:

Contenu-Motifs-Déterminants

- Historique et réglementation:

National	Capacité-Prix-Organisation	International
----------	----------------------------	---------------

- Historique et contexte économique:

Modification de l'environnement économique/Modification de comportement

III Situation actuelle

- Les atouts de l'entreprise

- Les difficultés rencontrées: Discours-Raisons-Déterminants

- Les réactions à ces difficultés:

Comportement observé/modèles de comportements

- Les rapports avec les autres acteurs du secteur

- L'entreprise face à des thèmes importants:

la Logistique-l'Intermodal-l'International

IV Perspectives

- L'analyse du secteur

- Objectifs et stratégies propres (court terme et long terme)

- Conditions pour réussir

- L'entreprise face à un nouvel environnement:

Réglementaire-Economique-Technologique-Financier

ANNEXE V : QUESTIONNAIRE D'ENQUETE CHARGEURS

ENQUETE CEE Questionnaire Chargeur: France

A ENTREPRISE

1.1) Nom de la personne interrogée:
Fonction dans la société :

1.2) Raison sociale de la société :

1.3) Adresse du siège social:

1.4) Activité principale:

Activités secondaires:

1.5) Filiation de l'entreprise

	Origine(Pays-Région)	Nom
Groupe(s) dont dépend la société		
Filiale(s) qui dépend de la société		

1.6) Implantation de l'entreprise

	Origine(Pays-Region)	Nom
En propriété: établissements sucursales dépôts		
En coopération: sociétés		

1.7) Taille et chiffre d'affaires

	Personnel salarié		Chiffre d'affaires		
	Nat	Internat	Nat	CEE	Autres
Entreprise					
Etablissements					

B PRODUITS

1)

Produits	Nature des principaux Produits	Tonnage Annuel	Rapport Poids/Volume	Rapport Poids/Valeur	Saison
A					
B					
C					
D					
E					

2) Types de conditionnement auxquels vous avez recours
(Vrac, lots, colis, palettes, conteneurs, autres,)

3) Modes de vente afférant au transport des produits

4) Modes de commercialisation

Grossistes

Détaillants

Utilisateurs

5) Relations inter-firmes

Consommations intermédiaires(usines hors Groupe)

Finition - Expédition (groupe)

C ORGANISATION DES TRANSPORTSC1 RÉGIMES EN VIGUEUR

Indiquez la part des dépenses de transport correspondant aux régimes suivants:

	0%	0-20%	20-40%	40-60%	60-80%	80-100%	100%
Compte Propre CP							
1) Le parc propre de l'établissement							
2) Le parc d'une filiale transport							
3) Le parc "propre" du groupe							
Location LO							
4) Location longue							
5) Location courte							
Modes précis							
6) Entreprise(s) de transport routier							
7) Service SNCF							
8) Service Batellerie							
9) Compagnie(s) Maritime (s)							
10) Compagnie(s) Aérienne (s)							
Organisateurs d'acheminement							
11) Passage par un commissionnaire(Nat)							
12) Passage par un transitaire(Internat.)							
13) Destinataire							

En partant du régime principal et en tenant compte des cases remplies, répondre aux questions suivantes, relatives à ou aux rubriques concernées(Compte Propre, Location, Compte d'Autrui, Intermédiaires).

I COMPTE PROPRE

11 Indiquez le nombre et la taille des véhicules

	-3,5t	3,5t-11t	11t-19t	+19t
Tracteurs				
Semis				
Porteurs				
Remorques				
Véhicules spéciaux				

12 Indiquez le personnel employé à cette activité:

Chauffeurs
Entretien
Administration

13 Répartition du trafic (tonnes) en fonction de la nature du transport

Distances Prestations	National		International
	ZC	ZL	
Approvisionnement			
Inter-établissements			
Expédition lot			
Expédition messagerie			
Distribution			

14 Quelles sont les régions de destination des marchandises expédiées en international par ce régime de transport ?

Liste des Régions Liste des Marchandises	R1	R2	R3	R4
M1				
M2				
M3				
M4				

II LOCATION

21 Indiquez le nombre et la taille des véhicules loués

22 Indiquez le personnel de conduite concerné

Chauffeurs internes
Chauffeurs tiers

23 Répartition du trafic (tonnes) en fonction de la nature du transport

<div>Distances</div> <div>Prestations</div>	National		International
	ZC	ZL	
Approvisionnement			
Inter-établissements			
Expédition lot			
Expédition messagerie			
Distribution			

24 Quelles sont les régions de destination des marchandises expédiées en international par ce régime de transport ?

<div>Liste des Régions</div> <div>Liste des Marchandises</div>	R1	R2	R3	R4
M1				
M2				
M3				
M4				

III COMPTE D'AUTRUI

31 Route: indiquez le nombre et la taille des entreprises de prestation de service transport avec lesquels vous êtes en relation.

	Transporteurs français			Transporteurs étrangers
	Destination nat.	Dest.internat.	Total	
Nombre				
Taille				

32 Fer: disposez-vous d'embranchements (privés, dépôts) ?

33 Eau: disposez-vous d'accès à la voie d'eau ?

34- Répartition du trafic (tonnes) en fonction de la nature du transport

Distances Prestations	National		International
	ZC	ZL	
Approvisionnement			
Inter-établissements			
Expédition lot			
Expédition messagerie			
Distribution			

35- Quelles sont les régions de destination des marchandises expédiées en international par ce régime de transport ?

Liste des Régions Liste des Marchandises	R1	R2	R3	R4
M1				
M2				
M3				
M4				

IV INTERMEDIAIRES

41 Nombre, nature et taille des sociétés auxquelles vous avez recours pour organiser vos transports :

Nature	Commissionnaire avec moyens de transports	Commissionnaire sans moyens de transports	Transitaire	Autres (préciser)
Nombre				
Taille				

42- Répartition du trafic (tonnes) en fonction de la nature du transport

<div>Distances</div> <div>Prestations</div>	National		International
	ZC	ZL	
Approvisionnement			
Inter-établissements			
Expédition lot			
Expédition messagerie			
Distribution			

43- Quelles sont les régions de destination des marchandises expédiées en international par ce régime de transport ?

<div>Liste des Régions</div> <div>Liste des Marchandises</div>	R1	R2	R3	R4
M1				
M2				
M3				
M4				

C2 MAITRISE ET PROCEDURES D'ACHEMINEMENT

Motifs actuels du choix du (des) modes

- QL0 coût
- QL1 souplesse
- QL2 fiabilité
- QL3 fréquence
- QL4 rapidité
- QL5 taille des expéditions
- QL6 possibilité de fret au retour
- QL7 travail complémentaire des chauffeurs
- QL8 véhicule adapté à la marchandise
- QL9 véhicule adapté aux flux de trafic
- QL10 contentieux
- QL11 image de marque
- QL12 sécurité
- QL13 réglementation sur l'usage des modes de transport
- QL14 réglementation sur les marchandises transportées

Avez-vous des exigences précises sur la façon dont se réalise le transport de vos produits ?

Oui

Non

I

I

I

Dans ce cas, quelles sont ces exigences et quelles conséquences cela a-t-il sur l'organisation de vos expéditions ?

Pour 1 produit donné, avez-vous recours à plusieurs formes d'acheminement ?

Oui

Non

I

I

I

Dans ce cas, quelles sont les procédures typiques que vous utilisez et avec quels avantages ?

Disposez-vous d'un moyen de contrôle des prestations réalisées pour votre compte ?

C3 PRESTATIONS ANNEXES

Avez-vous recours à des services complémentaires à ceux du transport ?

Oui

Non

I

I

I

Quelles sont ces services ?

Qui les assurent ? (Sont-elles intégrées au transport ?)

Est-ce un critère de choix du régime de transport ?

Quelles conséquences cela a-t-il sur l'organisation actuelle de vos transports ?

D HISTORIQUE ET PERSPECTIVES

D1 EVOLUTION DES PRATIQUES DE TRANSPORT

Description des modifications éventuelles de l'organisation du transport par le passé

Raisons de ces modifications:

- redéploiement
- produits (nature, réglementation, ...)
- marché (maintien, extension,)
- conjoncture économique
- réglementation dans les transports
- innovation logistique (technique, chaîne de transport)

Y a-t-il des modes de transport qui ne satisfont pas le minimum d'exigences que vous réclamez pour l'acheminement de vos produits ?

Mettez 1 : si le mode de transport possède
tous les minimums qualitatifs
que vous exigez pour la marchandise
correspondante.
Mettez 0 : dans le cas contraire

Groupes de marchandises	Route	Rail	Eau
A
B
C
D
E (autres)

D2 PERSPECTIVES D'EVOLUTION

A quelles conditions remettriez-vous en cause votre organisation actuelle des transports ?

Quels sont les critères qualitatifs du test précédent pour lesquels:

- le respect des minima pourrait s'avérer moins important dans l'avenir
- des modes de transport autres que ceux utilisés actuellement deviendraient attractifs.

Impact dû à l'évolution des techniques de transport:

Impact d'une autre réglementation du secteur des transports:

Impact de mesures financières (fiscalité, aides, ...)

Influence du contexte économique

**ANNEXE VI : STATISTIQUES SUR LES TRANSPORTS
NATIONAUX ET INTERNATIONAUX DE
MARCHANDISES EN FRANCE.**

ANNEXE VI₁ :PART DU PAVILLON FRANCAIS DANS LE TRAFIC ROUTIER
DE MARCHANDISES,DE 1970 à 1983. (en %).

Annexe VI : Evolution de la part du pavillon français dans le trafic routier

Année Trafic	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
(1) IMPORTATIONS														
Part du pavillon français en %	43,5	43,7	43,3	42,4	45,2	46,5	43,5	44,6	46,8	47,9	47,3	44,4	42,2	42,6
Part du pavillon français (en 1000 t)	7394,6	8678,8	9438,5	10365,1	11630,4	11642,2	13137,9	13332,7	14182,7	15658,7	17009,6	16496,8	16704,4	17261,9
Total tous pavillons (10 ³ t)	16999	19860	21798	24446	25731	25037	30202	29894	30305	33105	35961	37155	39584	40521
(2) EXPORTATIONS														
Part du pavillon français en %	50,4	48,1	47,0	47,5	48,6	44,9	43,1	45,0	47,1	48,9	48,6	46,1	44,8	46,1
Part du pavillon français (en 1000 t)	10812,8	11373,7	12057,8	13715,1	113927,3	11622,8	12408,1	13966,2	16600,4	17828,5	18027,1	16644,9	16529,9	18950,9
Total tous pavillons (10 ³ t)	21454	23646	25655	28874	28657	25886	28789	31036	35245	36459	37097	36106	36897	41108
TOTAL (1)+(2)														
Part du pavillon français en %	47,3	46,9	45,3	45,2	47,0	45,1	43,3	44,8	47,0	48,1	48,0	45,3	43,5	44,3
Part du pavillon français (en 1000 t)	18207,4	20052,5	21496,4	24080,3	25557,7	23265,0	25545,9	27298,9	30783,1	33487,1	35038,7	33141,7	33234,3	36212,7
Total tous pavillons (10 ³ t)	38453	43506	47453	53320	54388	51617	58991	60930	65550	69564	73058	73261	76481	81629

Source : Ministère des Transports - Département des Statistiques des Transports.

Annexe VI₂: Répartition modale des trafics de marchandises
de 1954 à 1983, en 10⁶ t (résultats globaux).

Millions de tonnes

TRENTE ANS DE REPARTITION MODALE

DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

(Estimation à partir des données DTT)

RP(+3t ; Toutes distances)

RA(+3t ; Toutes distances)

RP(+3t ; +150Km)

RA(+3t ; +150Km)

F

E

55

60

65

70

75

80

83

Annexe VI₃: Résultats détaillés par pavillon à l'importation
Cas de la route.

Résultats détaillés par pavillon à l'importation

(en milliers de tonnes)

Période de référence Pavillon	1979		1980		1981		1982		1983	
	Quté	%	Quté	%	Quté	%	Quté	%	Quté	%
FRANCE	15650	47,3	17037	47,3	16524	44,4	16297	42,2	17012	42,6
BEL-LUX	7599	23,0	8407	23,4	8912	24,0	9894	25,6	10056	25,2
RFA	3311	10,0	3717	10,3	4187	11,3	4964	12,9	5333	13,3
ITALIE	1165	3,5	1123	3,1	1227	3,3	1437	3,7	1476	3,7
PAYS-BAS	2269	6,8	2408	6,7	2455	6,6	2562	6,6	2572	6,4
DANEMARK	164	0,5	191	0,5	195	0,5	249	0,7	239	0,6
SUISSE-AUTRICHE	832	2,5	736	2,1	953	2,6	687	1,8	667	1,7
ESPAGNE-PORTUGAL	1748	5,3	1944	5,4	1974	5,3	2043	5,3	2113	5,3
AUTRES	367	1,1	424	1,2	755	2,0	452	1,2	490	1,2
		100%		100%		100%		100%		100%
TOTAL	33105		35987		37182		38585		39958	

On constate que, sur les 5 dernières années, le pavillon français a peu gagné en tonnage (- de 10% d'augmentation sur 79-83) alors que l'ensemble des tonnages importés par route progressait de plus de 20%.

L'activité du pavillon belge a progressé dans le même temps de plus de 30%, celle du pavillon allemand de plus de 60%.

Source: DST - Département des Statistiques des Transports

Directions des Affaires Economiques Financières et Administratives

VI₄ -Répartition des exportations et des importations
françaises par pays ou groupe de pays de provenance
ou de destination (tous modes de transport confondus,
en 1000t, de 1973 à 1983).

Source: STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR-TABLEAU GENERAL
DES TRANSPORTS .Direction Générale des Douanes et
des Droits Indirects.

VI₄₁: IMPORTATIONS ; VI₄₂: EXPORTATIONS.

PRINCIPE DE LECTURE DES TABLEAUX VI₄

Indice base 100:1974

PROG.N/N-1 : donne, pour un pays ou groupe de pays donné, à l'année N,
l'évolution relative des exportations ou des importations
par rapport à l'année précédente N.

Tx.Moy/73 : Taux moyen de croissance par rapport à l'année 1973.

VI₄₁ :LES IMPORTATIONS

PROVENANCE DES		U.E.B.L. PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE ROY-UNI	IRLANDE DANEMARK	GRECE PORTUGAL	ESPAGNE I	CON.ECO.EUR. des 12	NORVEGE	SUEDE	FINLANDE	SUISSE	AUTRICHE PROTECTORAT	RESTEUR	EUROPE TOTALE	PESTE	PONDE	TOTAL MONDE				
1 : DOMNEES	23036	9769	19411	6154	3550	134	178	417	203	2275	1	65327	1	1084	184	6245	10251	1	81823	162208	244031	
9 : (1000 tonnes)																						
7 : I	35,3	15,3	29,7	9,4	5,4	0,2	0,3	0,6	0,3	3,5	100,0	25,82	79,8	1	0,9	4,2	0,9	1,3	1	33,52	66,52	100,02
3 : INDICE 74	96,1	89,1	87,8	122,5	86,5	142,6	89,4	110,3	98,1	83,1	1	93,3	1	96,7	94,9	108,6	101,3	1	96,1	97,4	97,0	
7 : PAGES M/M-1	4,012	12,232	13,892	-18,362	15,612	-29,852	11,802	-9,332	1,972	20,332	1	7,132	1	3,462	5,392	-1,292	10,222	1	4,042	2,672	3,132	
4 : Tr.May/73	4,012	12,232	13,892	-18,362	15,612	-29,852	11,802	-9,332	1,972	20,332	1	7,132	1	3,462	5,392	-1,292	10,222	1	4,042	2,672	3,132	
1 : DOMNEES	20323	9955	17133	5794	3853	124	169	478	165	2519	1	60033	1	1682	2013	5163	11063	1	76559	137194	213753	
1 : I	33,9	16,6	28,6	8,8	6,4	0,2	0,3	0,8	0,3	4,2	100,0	28,12	78,4	1	2,2	2,6	0,6	1,5	1	35,82	64,22	84,92
9 : INDICE 74	84,8	89,0	77,6	105,4	93,9	131,9	84,9	126,5	79,7	92,0	1	85,8	1	216,5	55,0	85,3	126,8	1	89,9	82,4	84,9	
7 : PAGES M/M-1	-15,182	-11,072	-22,412	5,372	-6,122	-31,912	-15,082	-20,292	-9,002	-14,242	1	-14,242	1	116,472	-44,932	-38,702	9,162	1	-10,072	-17,422	-15,072	
3 : Tr.May/73	-6,072	-0,072	-6,002	-7,232	4,182	-3,802	-2,562	7,062	-9,842	5,232	1	-4,142	1	49,632	-23,832	-25,012	3,802	1	-3,272	-8,032	-6,412	
1 : DOMNEES	23741	10989	17998	6454	6095	149	239	337	244	3301	1	69547	1	1370	2665	5973	14194	1	89714	156523	246237	
1 : I	34,1	15,8	25,9	9,3	8,8	0,2	0,3	0,5	0,4	4,7	100,0	28,22	77,5	1	1,5	3,0	0,6	1,3	1	36,42	63,58	84,92
9 : INDICE 74	99,1	98,2	81,4	128,5	148,5	120,1	88,2	117,9	120,6	110,1	1	99,4	1	176,3	72,9	73,3	113,0	1	105,4	94,0	97,6	
7 : PAGES M/M-1	16,822	10,392	4,932	21,912	59,192	20,162	41,422	-29,502	47,882	31,042	1	15,882	1	-18,552	32,392	20,032	3,312	1	17,182	14,092	15,202	
3 : Tr.May/73	1,012	3,302	-2,492	1,602	19,742	3,602	10,322	-6,652	6,322	13,212	1	2,112	1	22,192	-8,472	-12,282	3,702	1	3,122	-1,182	0,302	
1 : DOMNEES	23194	11232	17468	7741	6828	161	260	416	296	3015	1	70505	1	1058	2432	570	1064	1	89176	157236	242912	
1 : I	32,9	15,9	24,8	11,0	9,7	0,2	0,3	0,6	0,3	4,3	100,0	29,02	79,1	1	1,2	2,7	0,6	1,2	1	36,72	63,28	84,92
9 : INDICE 74	96,8	100,4	79,0	134,1	166,4	171,3	120,6	110,1	100,5	110,1	1	100,7	1	136,2	66,5	82,1	99,4	1	104,8	92,3	96,5	
7 : PAGES M/M-1	-2,302	2,212	-2,962	19,942	12,032	8,032	0,422	23,442	-14,752	-8,662	1	1,382	1	-22,772	-8,742	11,982	-11,992	1	-0,602	-1,782	-1,532	
3 : Tr.May/73	0,172	3,032	-2,602	2,902	17,772	4,702	7,762	-0,062	0,612	7,292	1	1,932	1	8,952	-8,502	-6,752	-0,462	1	2,172	-1,332	-0,112	
1 : DOMNEES	24386	11674	20447	8236	8182	255	375	678	579	3069	1	73089	1	2547	2000	721	1143	1	93487	153065	246552	
1 : I	31,3	15,0	26,2	10,4	10,5	0,3	0,5	0,9	0,4	4,4	100,0	29,62	76,0	1	3,6	2,0	0,3	1,2	1	37,92	62,08	84,92
9 : INDICE 74	101,8	104,3	92,5	163,9	199,4	271,3	188,4	179,4	150,7	126,2	1	111,4	1	480,4	55,5	143,7	116,4	1	120,6	101,5	107,9	
7 : PAGES M/M-1	10,132	2,532	8,232	-0,112	7,492	-40,402	28,692	17,102	38,052	12,542	1	6,722	1	140,742	-17,762	26,492	7,422	1	4,832	-0,442	1,502	
3 : Tr.May/73	0,932	2,672	0,872	4,982	14,532	11,322	13,222	8,442	7,432	7,212	1	3,002	1	27,672	-10,432	-0,892	1,072	1	2,702	-1,152	0,212	
1 : DOMNEES	24386	11674	20447	8236	8182	255	375	678	579	3069	1	73089	1	2547	2000	721	1143	1	93487	153065	246552	
1 : I	31,3	15,0	26,2	10,4	10,5	0,3	0,5	0,9	0,4	4,4	100,0	29,62	76,0	1	3,6	2,0	0,3	1,2	1	37,92	62,08	84,92
9 : INDICE 74	101,8	104,3	92,5	163,9	199,4	271,3	188,4	179,4	150,7	126,2	1	111,4	1	480,4	55,5	143,7	116,4	1	120,6	101,5	107,9	
7 : PAGES M/M-1	10,132	2,532	8,232	-0,112	7,492	-40,402	28,692	17,102	38,052	12,542	1	6,722	1	140,742	-17,762	26,492	7,422	1	4,832	-0,442	1,502	
3 : Tr.May/73	0,932	2,672	0,872	4,982	14,532	11,322	13,222	8,442	7,432	7,212	1	3,002	1	27,672	-10,432	-0,892	1,072	1	2,702	-1,152	0,212	
1 : DOMNEES	23738	13684	20310	7264	9294	248	403	812	574	4183	1	81060	1	2928	3194	1092	1133	1	112394	158090	270454	
1 : I	32,5	16,3	26,2	8,5	11,1	0,3	0,5	1,0	0,6	5,0	100,0	31,12	74,8	1	2,6	2,8	0,3	1,0	1	41,82	58,18	84,92
9 : INDICE 74	116,1	122,3	91,9	146,6	226,5	263,8	202,5	214,8	253,1	132,8	1	120,1	1	376,8	87,3	157,3	105,9	1	132,0	94,9	107,52	
7 : PAGES M/M-1	12,112	17,222	-0,672	-11,802	13,592	-2,752	7,472	19,762	67,952	7,772	1	7,772	1	-21,562	57,502	9,532	-9,002	1	9,482	-6,452	-0,432	
3 : Tr.May/73	2,482	4,632	0,632	2,402	14,742	9,192	12,382	9,992	14,512	9,072	1	3,672	1	21,482	-1,182	5,432	0,632	1	4,642	-0,372	1,482	
1 : DOMNEES	23544	11933	18625	7522	10552	194	391	1584	512	3612	1	80475	1	2130	2701	1005	1358	1				

VI₄₂ : LES EXPORTATIONS

ESTIMATION DES: U.E.B.L. PAYS-BAS R.F.A. ITALIE ROY-UNI IRLANDE DANEMARK GRECE PORTUGAL ESPAGNE I COM.EC.EUR. des 12 I NORVEGE SUEDE FINLANDE SUISSE AUTRICHE PROIEUROPE RESTEUROPE I EUROPE TOTALE RESTE MONDE TOTAL MONDE																									
1: DONNEES	34469	7087	33509	10098	5556	389	628	428	378	2393	1	94945	1	688	479	193	5031	289	10660	3447	1	109052	13027	122007	
2: INDICE 74	36,3	7,5	35,3	10,6	5,9	0,4	0,7	0,5	0,4	2,5	1	100,0	1	0,6	0,4	0,2	8,3	0,3	9,8	3,2	1	89,32	10,72	100,02	
3: PROG.N/M-1	94,9	105,9	101,5	81,9	88,1	63,9	94,3	99,3	68,1	85,3	1	95,5	1	126,8	86,3	96,5	109,9	90,6	106,6	166,4	1	98,0	88,7	94,9	
4: Tr.Moy/73	5,422	-5,572	-1,462	17,742	13,522	56,562	6,052	0,702	46,832	20,022	1	4,682	1	-21,112	15,872	3,632	-9,052	10,382	-7,932	-7,932	-39,292	1	2,042	12,792	3,192
5: Tr.Moy/73	5,422	-5,572	-1,462	17,742	13,522	56,562	6,052	0,702	46,832	20,022	1	4,682	1	-21,112	15,872	3,632	-9,052	10,382	-7,932	-7,932	-39,292	1	2,042	12,792	3,192
1: DONNEES	27014	5887	27199	9156	4992	407	511	488	333	2348	1	80385	1	495	852	170	6197	217	7931	2225	1	90541	14788	105329	
2: INDICE 74	36,1	7,3	33,8	11,4	6,2	0,5	0,4	0,6	0,5	2,9	1	100,0	1	0,5	0,9	0,2	6,8	0,2	8,8	2,5	1	100	86,02	100,02	
3: PROG.N/M-1	79,8	87,8	82,4	77,0	79,2	66,8	76,7	113,2	69,0	81,8	1	86,9	1	93,9	133,5	85,0	75,4	68,0	80,8	107,4	1	81,4	100,6	93,6	
4: Tr.Moy/73	-20,152	-12,162	-17,632	-22,992	-20,852	-33,172	-23,272	-30,592	-18,232	-19,122	1	-19,122	1	-6,072	53,512	-15,002	-24,582	-31,972	-18,202	-18,202	-19,662	1	-18,632	0,562	-16,392
5: Tr.Moy/73	-8,252	-8,922	-9,912	-4,782	-5,212	2,292	-9,792	6,782	0,662	-0,942	1	-7,992	1	-13,922	33,372	-6,152	-17,162	-13,352	-13,742	-19,662	-19,662	1	-8,882	6,502	-7,122
1: DONNEES	27337	5788	27205	12194	5546	474	484	581	400	2333	1	86322	1	448	764	101	6987	301	8601	3276	1	98199	14155	112394	
2: INDICE 74	34,0	6,7	31,7	15,7	7,6	0,8	0,5	0,7	0,5	2,7	1	100,0	1	0,5	0,8	0,1	7,1	0,3	8,8	3,3	1	100	87,42	100,02	
3: PROG.N/M-1	80,7	86,4	88,4	102,6	87,9	77,8	69,7	136,8	72,1	81,2	1	86,9	1	85,0	137,7	50,5	85,1	94,4	87,6	158,1	1	88,2	96,5	89,2	
4: Tr.Moy/73	-5,232	-6,572	-4,482	6,492	-0,062	6,812	-9,602	10,722	1,902	-0,842	1	-3,122	1	-12,472	16,842	-19,412	-8,202	1,372	-6,902	-1,682	-1,682	1	-3,432	2,652	-3,722
1: DONNEES	28108	6197	27933	13795	6724	665	900	639	455	2622	1	88638	1	496	852	129	6314	370	8161	2585	1	98764	16730	115694	
2: INDICE 74	31,9	7,0	31,7	15,7	7,6	0,8	0,5	0,7	0,5	2,7	1	100,0	1	0,5	0,8	0,1	6,4	0,4	8,3	2,6	1	100	85,42	100,02	
3: PROG.N/M-1	77,4	82,5	84,6	116,0	106,6	109,2	135,1	148,3	82,0	91,3	1	88,6	1	94,1	153,5	64,5	76,9	116,0	83,1	123,8	1	86,8	115,1	91,8	
4: Tr.Moy/73	-4,192	-4,362	-4,362	13,132	21,242	40,362	93,972	9,982	13,752	12,392	1	1,992	1	10,712	11,522	27,722	-9,632	22,922	-5,122	-21,702	-21,702	1	0,582	19,272	2,942
5: Tr.Moy/73	-4,972	-3,332	-4,452	8,112	4,892	14,352	9,412	10,542	4,742	2,312	1	-1,872	1	-7,172	15,492	-9,582	-8,582	6,372	-6,482	-7,122	-7,122	1	-2,452	6,732	-1,542
1: DONNEES	30596	7561	30132	14485	5544	576	682	721	625	2296	1	93108	1	385	451	155	7528	385	8884	2838	1	101630	22559	127189	
2: INDICE 74	32,8	8,1	32,4	15,3	6,0	0,6	0,7	0,8	0,7	2,5	1	100,0	1	0,5	0,4	0,1	6,7	0,3	7,9	2,5	1	100	82,42	100,02	
3: PROG.N/M-1	84,0	112,8	91,3	121,7	87,9	94,6	102,4	167,3	112,6	75,9	1	93,7	1	73,1	81,3	77,5	91,6	114,4	90,5	137,0	1	94,2	155,1	101,3	
4: Tr.Moy/73	-2,412	1,272	-2,102	7,452	-0,042	8,172	1,662	10,992	10,582	-0,822	1	-0,392	1	-10,442	-1,202	-4,292	-3,582	4,782	-3,582	-3,812	-3,812	1	-0,792	11,392	0,622
1: DONNEES	29362	8633	31158	15175	6329	960	1230	1776	824	3041	1	98688	1	579	795	206	7148	384	9112	4640	1	112440	22338	134778	
2: INDICE 74	30,0	8,7	31,6	15,4	6,4	1,0	0,8	1,2	0,8	3,1	1	100,0	1	0,5	0,7	0,2	6,4	0,3	8,1	4,1	1	100	83,42	100,02	
3: PROG.N/M-1	81,4	128,8	94,4	127,6	100,3	157,6	184,7	412,1	148,5	105,9	1	99,3	1	109,9	143,2	103,0	87,0	120,4	92,8	223,9	1	101,0	151,9	107,0	
4: Tr.Moy/73	-2,532	3,322	-1,212	7,022	2,192	16,252	11,862	26,772	13,872	4,072	1	0,652	1	-2,352	8,812	1,092	-3,822	4,852	-2,582	-2,582	1	0,512	9,352	1,652	
1: DONNEES	24841	8059	29253	17016	5289	1090	730	1777	805	2934	1	94394	1	482	605	166	7038	386	8677	5867	1	108938	23556	132194	
2: INDICE 74	28,4	8,5	31,6	16,0	5,6	1,2	0,8	1,9	0,9	3,1	1	100,0	1	0,4	0,6	0,2	6,5	0,4	8,0	5,4	1	100	82,42	100,02	
3: PROG.N/M-1	73,9	120,2	90,4	143,1	83,9	179,0	108,6	412,3	145,0	102,2	1	95,0	1	91,5	109,0	83,0	85,7	121,0	88,4	283,7	1	97,9	158,2	104,3	
4: Tr.Moy/73	-3,512	1,832	-1,642	7,742	-0,702	15,862	2,172	22,552	11,402	2,952	1	-0,082	1	-4,562	3,392	-2,132	-3,502	4,722	-2,902	-2,902	1	-0,012	8,622	1,142	
1: DONNEES	24234	7731	27792	17298	5621	968	734	1393	1253	3222	1	90316	1	400	513	276	6369	496	8234	7096	1	105696	25661	131357	
2: INDICE 74	26,9	8,6	30,8	19,1	6,2	1,1	0,8	1,5	1,4	3,6	1	100,0	1	0,6	0,5	0,3	6,0	0,5	7,8	5,4	1	100	80,52	100,02	
3: PROG.N/M-1	67,0	115,4	84,2	145,3	89,1	158,9	110,2	323,2	225,8	112,2	1	90,9	1	113,9	92,4	138,0	77,5	155,3	84,1	342,5	1	95,0	174,5	104,3	
4: Tr.Moy/73	-4,262	1,062	-2,312	6,962	-0,152	12,072	1,972	15,692	16,162	3,792	1	-0,622	1	-4,482	15,212	66,272	-9,512	28,502	-4,872	-4,872	1	-2,962	10,342	-0,652	
5: Tr.Moy/73	-4,262	1,062	-2,312	6,962	-0,152	12,072	1,972	15,692	16,162	3,792	1	-0,622	1	-4,482	15,212	66,272	-9,512	28,502	-4,872	-4,872	1	-2,962	10,342	-0,652	
1: DONNEES	24591	8061	25754	16303	5470	708	625	1327	820	3282	1	86961	1	461	578	181	5987	456	7663	5518	1	100122	21985	122197	
2: INDICE 74	28,3	9,2	29,5	17,6	6,3	0,8	0,7	1,5	0,9	3,8	1	100,0	1	0,5	0,6	0,2	6,0	0,5	7,7	5,5	1	100	82,02	100,02	
3: PROG.N/M-1	67,7	120,3	78,0	137,1	86,7	116,3	93,8	307,9	147,7	114,3	1	87,5	1	87,5	104,1	90,5	72,9	142,9	78,1	266,3	1	90,0	149,5	96,9	
4: Tr.Moy/73	-3,682	1,432	-2,862	5,472	-0,172	6,882	-0,052	13,402	8,992	3,572	1	-0,972	1	-4,642	2,112	-0,712	-4,462	5,202	-3,602	-3,602	1	-0,942	5,982	0,632	
5: Tr.Moy/73	-3,682	1,432	-2,862	5,472	-0,172	6,882	-0,052	13,402	8,992	3,572	1	-0,972	1	-4,642	2,112	-0,712	-4,462	5,202	-3,602	-3,602	1	-0,942	5,982	0,632	
1: DONNEES	25291	8416	26920	16014	5533	682	583	1512	857	4773	1	91141	1	404	583	156	7290	456	8899	7577	1	107627	23559	131176	
2: INDICE 74	28,3	9,2	29,5	17,6	6,3	0,8	0,7	1,5	0,9	3,8	1	100,0	1	0,5	0,6	0,2	6,0	0,5	8,3	7,0	1	100	82,72	100,02	
3: PROG.N/M-1	71,0	125,6	81,5	134,9	88,0	112,0	87,5	350,8	154,4	166,2	1	91,7	1	76,7	105,0	78,0	25,8	142,9	90,6	365,7	1	96,7	151,5	103,3	
4: Tr.Moy/73	-2,852	1,722	-2,172	4,742	-0,012	5,792	-6,742	13,452	8,522	7,152	1	-0,412	1	-4,902	1,982	-2,112	-2,122	4,472	-1,862	-1,862	1	-0,132	5,642	0,642	
5: Tr.Moy/73	-2,852	1,722	-2,172	4,742	-0,012	5,792	-6,742	13,452	8,522	7,152	1	-0,412	1	-4,902	1,982	-2,112	-2,122	4,472	-1,862	-1,862	1	-0,132	5,642	0,642	
1: DONNEES	26994	9119	25936	17328	7634	900	626	1436	1012	3931	1	94916	1	579	560	115	8590	413	10237	7688	1	112861	22073	134684	
2: INDICE 74	28,4	9,6	27,3	18,3	8,0	0,9	0,7	1,5	1,1	4,1	1	100,0	1	0,5	0,5	0,1	6,6	0,4	9,1	6,8	1	100	85,72	100,02	
3: PROG.N/M-1	74,3	136,1	78,5	145,7	121,0	147,8	94,0	333,2	182,3	135,9	1	95,5	1	109,9	100,9	57,5	104,6	129,5	104,5	371,0	1	101,4	149,8	107,1	
4: Tr.Moy/73	-2,202	2,312	-2,302	5,032	-0,032	7,922	-0,032	11,632	9,372	4,022	1	0,002	1	-3,292	1,432	-4,602	-0,452	3,302	-0,352	-0,352	1	0,312	4,882	0,912	
5: Tr.Moy/73	-2,202	2,312	-2,302	5,032	-0,032	7,922	-0,032	11,632	9,372	4,022	1	0,002	1	-3,292	1,432	-4,602	-0,452	3,302	-0,352	-0,352	1	0,312	4,882	0,912	

VI₅ - Répartition modale des importations(21) et des exportations(22), de 1973 à 1983

Source: op.cit.

PRINCIPE DE LECTURE DES TABLEAUX VI₅

- Pour l'année de base de l'indice, PROG.N/N-1 et Tx.Moy/73, même principe qu'aux tableaux VI₄.
- Les pourcentages figurant en ligne après chaque pays ou groupe de pays donnent la part de chacun d'eux dans la CEE pour les pays qui en font membre, dans le Total mondial pour ceux qui ne le sont pas.
Exemple: considérons les importations françaises en provenance des PAYS BAS en 1973. La part de ces importations dans l'ensemble de celles provenant de la CEE est de 15,3%. Par ailleurs, les importations en provenance de tous les pays de la CEE représentent cette même année 27,8% du total mondial.

VI₅₁ : LES IMPORTATIONS

1973	N.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL
TOTAL INDEX	2303,7	9968,8	19411,1	6153,8	3550,4	134,5	178,1	414,5	203,2	2274,3	6989,6	81827	162204,4	244051,4
Y	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
ROUTE	12375,3	2506,7	3352,2	1788,4	0	0	85,8	7,7	34,4	1102	24569,9	24444,4	1,6	24444
Z	53,812	25,152	27,572	29,062	0,002	0,002	48,182	1,852	16,932	48,452	35,112	29,872	0,002	10,022
PER	5355,9	30,22	783,6	1248,2	0	0	26,9	2,1	2,1	301,9	19381,5	18801	0	18801
Z	23,252	7,862	51,702	20,282	0,002	0,002	15,102	0,502	1,032	13,272	27,692	22,982	0,002	7,762
EAU	4443,5	34,32	4497	35,22	0	0	0,002	0,002	0,002	0,002	14514,8	12805,2	0	12805,2
Z	20,162	45,112	18,802	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	20,742	15,652	0,002	5,252
PER	640,3	5,62	2179,7	19,02	3334,9	133,5	64,9	406,3	166,6	869,4	11490,5	25732,2	162118,5	187850,7
Z	2,782	21,872	1,082	50,572	99,562	99,262	36,442	97,552	81,992	38,232	16,422	31,452	99,952	76,982
AIR	0,5	1,42	10,5	28,92	15,5	1	0,5	0,4	0,1	0,32	32,9	44,2	84,3	128,5
Z	0,002	0,022	0,052	0,082	0,442	0,742	0,282	0,102	0,052	0,042	0,052	0,052	0,052	0,052
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y IR: INDEX 74	97,4	93,9	89,8	92,3			79,6	51,3	83,9	98,6	100,0	95,0	12,6	95,0
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y IF: INDEX 74	92,4	112,0	88,0	111,5			91,5	91,3	75,0	94,0	100,0	91,4	0,0	91,4
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y IE: INDEX 74	96,8	83,5	84,2								1,13	88,1		88,1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y M: INDEX 74	99,3	90,0	92,1	158,3	86,5	144,3	105,9	112,9	102,6	67,0	100,0	106,1	97,4	98,5
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y SA: INDEX 74	62,5	85,7	154,6	178,6	93,9	90,9	100,0	100,0	20,0	71,4	100,0	120,1	85,1	94,6
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Y	1	1	1	1	1	1	1							

1974	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I

1975	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																			
TOTAL MARCHES	20323,2	33,7%	9555,2	16,6%	17152,8	28,6%	5294,4	8,8%	3853,3	6,4%	124,4	0,2%	168,7	0,3%	478,1	0,8%	165,5	0,3%	2518,6	4,2%	1	1	60034,2	28,1%	1	1	75564,8	35,8%	137188,4	64,2%	213753,2	100,0%	
1	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	1	1	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
ROUTE	12211,8	51,6%	2521,1	10,6%	5534,0	23,4%	2603,8	8,5%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	112,1	0,5%	31,7	0,1%	42,7	0,2%	1218,7	5,1%	1	1	23675,9	94,6%	1	1	25023,3	99,9%	14,2	0,1%	25037,5	100,0%	
1	60,00%	25,32%	32,26%	37,85%	0,00%	0,00%	66,45%	6,63%	25,80%	48,39%	39,44%	32,68%	0,01%	11,71%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
FER	4296,3	28,9%	717,4	4,8%	8252,2	55,4%	1320,7	8,9%	0,0	0,0%	15,7	0,1%	12,7	0,1%	12,7	0,1%	2,3	0,0%	274,0	1,8%	1	1	14891,3	94,0%	1	1	15849,9	100,0%	0,0	0,0%	15849,9	100,0%	
1	21,14%	7,21%	48,11%	24,95%	0,00%	0,00%	9,31%	2,66%	1,39%	10,88%	24,80%	20,70%	0,00%	7,42%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
EAU	3228,3	29,4%	4581,7	41,7%	2169,9	28,9%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	1	1	10820,1	99,9%	1	1	10820,1	100,0%	0,0	0,0%	10820,1	100,0%	
1	15,89%	46,92%	16,48%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	18,29%	14,35%	0,00%	5,14%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
MER	585,7	5,6%	2133,3	20,4%	191,3	1,8%	1967,1	18,8%	3842,1	36,7%	123,2	1,2%	40,4	0,4%	433,2	4,1%	120,1	1,1%	1024,8	9,8%	1	1	10461,2	6,5%	1	1	24666,8	15,2%	137092,1	84,8%	161758,9	100,0%	
1	2,82%	21,43%	1,12%	37,15%	99,71%	99,04%	23,95%	90,61%	72,57%	40,69%	17,43%	32,22%	99,93%	75,68%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
AIR	0,9	3,5%	1,7	6,6%	5,4	21,0%	2,8	10,9%	11,2	43,6%	1,2	4,7%	0,5	1,9%	0,5	1,9%	0,4	1,6%	1,1	4,3%	1	1	25,7	21,9%	1	1	35,0	29,9%	82,1	70,1%	117,1	100,0%	
1	0,00%	0,02%	0,03%	0,05%	0,27%	0,96%	0,30%	0,10%	0,24%	0,04%	0,04%	0,05%	0,06%	0,05%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE 74	96,0	94,4	92,8	103,5	94,0	133,2	65,9	120,3	74,0	79,0	91,0	101,7	82,4	84,8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE N-1	-4,00%	-5,60%	-7,17%	3,47%	-6,01%	32,19%	-34,09%	20,33%	-26,05%	-21,04%	-8,96%	1,67%	-17,63%	-15,17%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE 73	-0,7%	0,3%	1,7%	5,9%	4,3%	-3,9%	-21,1%	3,3%	-15,1%	8,6%	-4,5%	-2,1%	-8,0%	-7,2%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE 74	74,1	102,6	72,3	118,0	67,9	109,1	100,0	125,0	80,0	78,6	78,1	95,1	82,8	86,2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE N-1	-25,91%	2,56%	-27,66%	17,99%	-32,12%	9,09%	0,00%	25,00%	-20,00%	-21,43%	-21,88%	-4,89%	-17,15%	-13,83%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
RESERVE 73	-10,4%	-4,3%	-9,3%	2,9%	-15,0%	9,5%	0,0%	11,8%	100,0%	4,9%	-15,9%	-11,0%	-1,3%	-4,5%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	67,3	85,1	73,1	100,1	94,0	133,2	65,9	120,3	74,0	79,0	91,0	101,7	82,4	84,8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	-32,67%	-14,91%	-26,89%	0,9%	-6,8%	32,19%	-34,09%	20,33%	-26,05%	-21,04%	-8,96%	1,67%	-17,63%	-15,17%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	-16,6%	0,9%	-6,8%	2,9%	-15,0%	9,5%	0,0%	11,8%	100,0%	4,9%	-15,9%	-11,0%	-1,3%	-4,5%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	90,9	82,1	48,3	100,1	94,0	133,2	65,9	120,3	74,0	79,0	91,0	101,7	82,4	84,8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	-9,19%	-11,92%	-51,67%	0,08%	-6,01%	32,19%	-34,09%	20,33%	-26,05%	-21,04%	-8,96%	1,67%	-17,63%	-15,17%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	-4,4%	-1,1%	-27,5%	-20,5%	4,3%	-3,9%	-21,1%	3,3%	-15,1%	8,6%	-4,5%	-2,1%	-8,0%	-7,2%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	112,5	81,0	79,4	100,0	67,9	109,1	100,0	125,0	80,0	78,6	78,1	95,1	82,8	86,2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	12,50%	-19,05%	-20,59%	0,00%	-32,12%	9,09%	0,00%	25,00%	-20,00%	-21,43%	-21,88%	-4,89%	-17,15%	-13,83%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	34,2%	-2,8%	-28,3%	-25,2%	-15,0%	9,5%	0,0%	11,8%	100,0%	4,9%	-15,9%	-11,0%	-1,3%	-4,5%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	108,5	119,8	118,6	140,6	148,8	159,2	118,8	80,8	103,3	101,2	122,9	130,7	94,0	98,6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	12,04%	26,67%	27,75%	35,92%	58,31%	19,56%	80,20%	-32,87%	39,63%	28,13%	34,97%	28,51%	14,08%	16,28%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	3,7%	9,5%	9,7%	15,1%	19,8%	3,3%	3,9%	-10,5%	0,2%	14,7%	7,2%	7,2%	-1,2%	0,0%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	82,1	117,4	67,8	141,3	62,6	136,4	80,0	175,0	60,0	114,7	80,2	137,0	93,2	105,1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	12,10%	14,50%	-6,28%	19,78%	17,20%	25,00%	-20,00%	-92,13%	91,30%	45,45%	2,72%	44,00%	12,55%	21,95%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	-3,5%	1,6%	-8,3%	8,2%	-11,9%	14,5%	-7,2%	-21,9%	28,0%	2,7%	-10,1%	4,5%	3,1%	5,6%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	84,4	81,9	67,5	109,2	148,8	159,2	118,8	80,8	103,3	101,2	122,9	130,7	94,0	98,6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	25,28%	-3,78%	-7,73%	-7,73%	58,31%	19,56%	80,20%	-32,87%	39,63%	28,13%	34,97%	28,51%	14,08%	16,28%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	-4,5%	-0,7%	-7,1%	-7,1%	19,8%	3,3%	3,9%	-10,5%	0,2%	14,7%	7,2%	7,2%	-1,2%	0,0%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	166,8	105,6	66,6	109,2	148,8	159,2	118,8	80,8	103,3	101,2	122,9	130,7	94,0	98,6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	87,48%	19,96%	37,05%	9,14%	58,31%	19,56%	80,20%	-32,87%	39,63%	28,13%	34,97%	28,51%	14,08%	16,28%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	18,9%	5,5%	-10,2%	-11,6%	19,8%	3,3%	3,9%	-10,5%	0,2%	14,7%	7,2%	7,2%	-1,2%	0,0%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	87,5	66,7	82,4	75,0	73,3	136,4	80,0	175,0	60,0	114,7	80,2	137,0	93,2	105,1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	-22,22%	-17,65%	3,70%	-25,00%	-20,00%	25,00%	-20,00%	40,00%	-25,00%	45,45%	2,72%	44,00%	12,55%	21,95%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	11,9%	-8,0%	-18,9%	-25,1%	-7,9%	14,5%	-7,2%	20,5%	44,2%	17,0%	-10,1%	4,5%	3,1%	5,6%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	108,5	119,8	118,6	140,6	148,8	159,2	118,8	80,8	103,3	101,2	122,9	130,7	94,0	98,6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	12,04%	26,67%	27,75%	35,92%	58,31%	19,56%	80,20%	-32,87%	39,63%	28,13%	34,97%	28,51%	14,08%	16,28%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 73	3,7%	9,5%	9,7%	15,1%	19,8%	3,3%	3,9%	-10,5%	0,2%	14,7%	7,2%	7,2%	-1,2%	0,0%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE 74	82,1	117,4	67,8	141,3	62,6	136,4	80,0	175,0	60,0	114,7	80,2	137,0	93,2	105,1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RESERVE N-1	12,10%	14,50%	-6,28%	19,78%	17,20%</																												

1977	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL
1 TOTAL MONDIAL	23196,4	11231,6	17488,2	7740,9	6827,7	161,0	240,4	416,3	208,3	3014,7	70305,5	89177,0	153724,9	242911,9
1 1 TOTAL MONDIAL	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
1 2 TOTAL MONDIAL	13318,5	3234,4	4790,9	3070,5	8,4	0,0	134,3	59,8	83,4	1804,9	28327,1	29889,1	4,6	29883,7
1 3 TOTAL MONDIAL	57,422	28,801	38,882	39,672	0,122	0,002	64,181	14,342	40,042	59,942	40,462	33,522	0,002	12,312
1 4 TOTAL MONDIAL	5452,4	912,9	7231,1	1921,7	0,0	0,0	17,9	5,1	4,2	391,6	16136,9	17202,4	0,6	17203,0
1 5 TOTAL MONDIAL	24,372	8,132	41,402	24,832	0,002	0,002	7,452	1,232	2,022	12,992	22,892	19,292	0,002	7,082
1 6 TOTAL MONDIAL	3327,9	5166,0	3048,2	26,02	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11742,1	11744,1	0,0	11744,1
1 7 TOTAL MONDIAL	15,212	46,002	17,452	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	16,652	13,192	0,002	4,842
1 8 TOTAL MONDIAL	697,0	1915,6	394,0	2746,5	6805,5	159,2	67,8	350,9	2,52	814,7	14071,5	30287,5	16,52	185908,7
1 9 TOTAL MONDIAL	3,002	17,062	2,262	35,482	99,672	98,882	28,202	84,292	57,752	27,022	19,962	33,962	99,732	75,712
1 10 TOTAL MONDIAL	0,6	2,22	2,7	2,2	7,72	13,8	0,4	0,5	1,82	0,4	27,9	33,9	108,5	142,4
1 11 TOTAL MONDIAL	0,002	0,022	0,022	0,032	0,202	1,122	0,172	0,172	0,192	0,052	0,042	0,042	0,072	0,062
1 12 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 13 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 14 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 15 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 16 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 17 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 18 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 19 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 20 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 21 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 22 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 23 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 24 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 25 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 26 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 27 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 28 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 29 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 30 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 31 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 32 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 33 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 34 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 35 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 36 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 37 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 38 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 39 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 40 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 41 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 42 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 43 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 44 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 45 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 46 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 47 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 48 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 49 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 50 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 51 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 52 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 53 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 54 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 55 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 56 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 57 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 58 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 59 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 60 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 61 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 62 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 63 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 64 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 65 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 66 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 67 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 68 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 69 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 70 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 71 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 72 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 73 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 74 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 75 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 76 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 77 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166,5	172,1	140,6	97,5	74,1	62,8	122,5	124,8	92,3	96,4
1 78 TOTAL MONDIAL	104,7	121,1	113,9	158,6	166									

1979	Tendres	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																
I	TOTAL MOYEN	24386,1	31,32	11674,0	15,02	20446,6	26,22	8235,6	10,62	8181,7	10,52	255,2	0,32	375,3	0,52	677,7	0,92	312,4	0,42	3455,6	4,42	1	77998,2	28,72	1	102665,0	37,82	168980,9	62,22	771645,9	106,02
I	Z	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
I	ROUTE	13228,1	42,12	3884,5	12,42	7954,2	25,32	3796,4	12,12	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	31424,2	94,92	1	33100,4	100,02	4,8	0,02	33105,2	100,02
I	Z	54,242	33,272	38,902	46,102	0,002	0,002	57,422	6,062	44,752	62,682	40,272	32,242	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	19516,7	100,02	1	19516,7	100,02	7,162	0,02	19516,7	100,02
I	FER	6555,9	35,72	786,9	4,32	8979,8	48,72	1660,7	9,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	1830,1	94,42	1	19516,7	100,02	0,0	0,02	19516,7	100,02
I	Z	27,012	6,742	43,922	20,162	0,002	0,002	4,662	0,412	2,982	11,212	23,632	19,012	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	11508,2	99,92	1	11516,2	100,02	0,0	0,02	11516,2	100,02
I	EU	3743,4	32,52	4493,0	39,02	3271,8	28,42	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	14,752	100,02	1	11,222	100,02	0,002	0,02	4,242	100,02
I	Z	15,352	38,492	16,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	16608,4	8,02	1	38497,0	18,62	168827,2	81,42	207324,2	100,02
I	HER	827,6	5,02	2506,1	15,12	237,5	1,42	2776,4	16,72	8169,6	49,22	253,8	1,52	141,9	0,92	633,1	3,82	162,6	1,02	899,8	5,42	1	21,292	100,02	1	37,502	100,02	99,912	76,32	76,32	100,02
I	Z	3,392	21,472	1,162	33,712	99,852	99,452	37,812	93,422	52,052	26,052	21,292	37,502	21,292	37,502	21,292	37,502	21,292	37,502	21,292	37,502	1	27,3	14,92	1	34,7	18,92	148,9	81,12	183,6	100,02
I	AIR	1,1	4,02	3,3	12,12	2,1	7,72	12,1	44,32	1,4	5,12	0,4	1,52	0,042	0,042	0,042	0,042	0,042	0,042	0,042	0,042	1	0,042	100,02	1	0,032	100,02	0,092	0,072	0,072	100,02
I	Z	0,002	0,032	0,022	0,032	0,152	0,552	0,112	0,102	0,222	0,062	0,042	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	1	127,9	100,02	1	128,7	100,02	37,8	128,7	128,7	100,02
I	FRANCE 74	104,0	145,5	153,4	196,0	199,9	274,0	199,9	274,0	341,0	193,8	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	127,9	1	9,342	100,02	1	9,242	100,02	-9,432	9,242	9,242	100,02	
I	IR:PREG.N/N-1	6,582	12,962	10,702	10,582	19,522	22,322	19,522	22,322	24,492	11,252	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342	9,342	1	5,12	100,02	1	5,22	100,02	20,12	5,22	5,22	100,02	
I	IR:TR.Moy/73	1,12	7,62	6,82	13,42	16,62	32,22	16,62	32,22	26,32	11,92	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	5,12	1	94,9	100,02	1	94,9	100,02	0,0	94,9	94,9	100,02	
I	IF:INDICE 74	113,6	112,5	78,7	148,4	59,5	121,7	59,5	121,7	332,1	120,5	95,1	94,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1	14,812	100,02	1	14,142	100,02	-100,002	14,142	14,142	100,02
I	IF:PREG.N/N-1	19,802	18,212	15,572	-2,282	14,382	115,382	14,382	115,382	52,462	-2,422	14,812	14,812	14,812	14,812	14,812	14,812	14,812	14,812	14,812	1	0,62	100,02	1	0,62	100,02	0,0	0,62	0,62	100,02	
I	IF:TR.Moy/73	3,52	0,12	-1,82	4,92	-6,92	4,92	-6,92	4,92	28,12	4,22	79,3	79,3	79,3	79,3	79,3	79,3	79,3	79,3	79,3	1	3,472	100,02	1	3,382	100,02	3,382	3,382	3,382	100,02	
I	IF:INDICE 74	78,1	83,4	75,5	141,2	231,5	175,9	231,5	175,9	100,1	69,3	144,5	156,7	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	1	-1,72	100,02	1	-1,82	100,02	-1,82	-1,82	-1,82	100,02	
I	IF:PREG.N/N-1	0,582	12,512	-3,942	-10,692	42,182	16,612	42,182	16,612	52,102	24,212	-3,142	-3,142	10,402	10,402	10,402	10,402	10,402	10,402	10,402	1	6,42	100,02	1	6,92	100,02	0,72	6,92	6,92	100,02	
I	IF:TR.Moy/73	-3,52	0,02	-1,82	11,32	13,92	7,72	13,92	7,72	-0,42	0,62	83,0	83,0	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	1	156,7	100,02	1	156,7	100,02	101,4	156,7	156,7	100,02	
I	IF:INDICE 74	128,3	103,5	60,0	-10,692	7,492	-60,482	42,182	16,612	52,102	24,212	-3,142	-3,142	10,252	10,252	10,252	10,252	10,252	10,252	10,252	1	10,252	100,02	1	10,252	100,02	10,402	10,372	10,372	100,02	
I	IF:PREG.N/N-1	61,992	-23,762	-54,722	-1,92	15,02	11,32	13,92	7,72	-0,42	0,62	6,42	6,42	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	150,3	1	11,942	100,02	1	11,942	100,02	15,972	15,182	15,182	100,02	
I	IF:TR.Moy/73	4,42	2,42	-6,92	75,0	80,0	127,3	80,0	127,3	140,0	142,9	83,0	83,0	94,3	94,3	94,3	94,3	94,3	94,3	94,3	1	-4,62	100,02	1	-4,62	100,02	9,92	6,12	6,12	100,02	
I	IF:INDICE 74	137,5	166,7	48,5	-16,002	-0,822	-17,652	33,332	-12,502	40,002	0,002	8,332	8,332	11,942	11,942	11,942	11,942	11,942	11,942	11,942	1	0,042	100,02	1	0,042	100,02	0,092	0,072	0,072	100,02	
I	IF:PREG.N/N-1	120,002	191,672	-5,712	-17,52	-4,02	5,82	-3,72	9,82	38,32	12,22	-4,62	-4,62	15,972	15,972	15,972	15,972	15,972	15,972	15,972	1	128,7	100,02	1	128,7	100,02	37,8	128,7	128,7	100,02	
I	IF:TR.Moy/73	14,02	11,72	-17,52	13,52	-3,72	5,82	-3,72	9,82	38,32	12,22	-4,62	-4,62	9,92	9,92	9,92	9,92	9,92	9,92	9,92	1	0,042	100,02	1	0,042	100,02	0,092	0,072	0,072	100,02	

1990	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL.																	
I	TOTAL MOYEN	27326,1	32,52	13682,8	16,32	20279,5	24,12	7263,6	8,62	9294,4	11,12	248,1	0,32	402,9	0,52	812,3	1,02	523,7	0,62	4182,8	5,02	1	84029,2	31,12	1	112395,1	41,62	158089,2	58,42	270484,3	100,02
I	Z	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	1	100,00	100,00	1	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	
I	ROUTE	15166,9	44,22	8115,4	12,02	8332,9	24,32	3856,4	11,22	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	34339,6	95,52	1	35959,0	100,02	2,7	0,02	35961,7	100,02
I	Z	55,472	30,072	41,092	53,092	0,002	0,002	61,212	6,222	28,302	57,972	40,872	31,972	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	19112,2	100,02	1	19112,2	100,02	13,302	0,02	19112,2	100,02
I	FER	6246,7	34,92	912,1	5,12	8867,6	49,42	1502,7	8,42	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	17903,6	93,72	1	17,602	100,02	0,002	0,0	19112,2	100,02
I	Z	22,852	6,672	43,632	20,692	4,942	0,002	4,942	0,262	2,562	8,592	21,312	17,602	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	17,602	100,02	1	17,602	100,02	0,002	0,0	7,072	100,02
I	EAU	3912,9	32,32	5662,6	46,72	2537,8	21,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	12113,3	99,52	1	12123,5	100,02	0,002	0,0	12123,5	100,02
I	Z	14,312	41,382	12,512	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	14,422	10,792	0,002	0,002	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	45171,8	22,22	1	45171,8	22,22	157930,2	77,82	203102,0	100,02
I	MER	2013,0	10,22	2992,2	15,22	558,0	2,82	1902,6	9,72	9285,0	47,22	246,7	1,32	136,0	0,72	759,0	3,92	361,8	1,82	1397,6	7,12	1	23,392	100,02	1	40,192	100,02	99,902	75,092	75,092	100,02
I	Z	7,362	21,872	2,752	26,192	99,902	99,442	33,762	93,442	69,092	33,14	23,392	40,192	99,902	99,902	99,902	99,902	99,902	99,902	99,902	1	28,6	13,52	1	28,6	13,52	156,3	84,52	184,9	100,02	
I	AIR	0,6	2,92	1,5	7,22	1,9	9,12	9,4	45,22	1,4	6,72	0,4	1,92	0,092	0,102	0,092	0,092	0,092	0,092	0,092	1	0,022	100,02	1	0,032	100,02	0,102	0,072	0,072	100,02	
I	Z	0,032	0,012	0,022	0,032	0,102	0,582	0,102	0,092	0,062	0,032	0,022	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	0,032	1	139,8	100,02	1	139,8	100,02	21,3	139,8	139,8	100,02	
I	FRANCE 74	119,2	154,1	139,8	199,1	228,8	266,7	228,8	266,7	361,5	217,0	139,8	139,8	21,3	139,8	139,8	139,8	139,8	139,8	139,8	1	139,8	100,02	1	139,8	100,02	21,3	139,8	139,8	100,02	
I	FRANCE 75	14,842	5,942	4,762	1,582	14,432	14,432	22,872	6,012	12,022	9,262	9,262	8,632	-43,752	8,632	8,632	8,632	8,632	8,632	8,632	1	9,262	100,02	1	9,262	100,02	-43,752	8,632	8,632	100,02	
I	FRANCE 76	2,92	7,32	6,52	11,62	15,32	15,32	30,82	23,22	11,92	5,72	5,72	5,72	7,82	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72	5,72	1	5,72	100,02	1	5,72	100,02	7,82	5,72	5,72	100,02	
I	FRANCE 77	107,7	130,4	77,6	134,3	67,7	67,7	91,3	478,6	111,8	92,4	92,4	92,9	0,0	92,9	92,9	92,9	92,9	92,9	92,9	1	92,9	100,02	1	92,9	100,02	0,0	92,9	92,9	100,02	
I	FRANCE 78	-5,152	15,912	-1,472	-9,512	13,712	13,712	-25,002	44,092	-7,262	-2,862	-2,862	-2,072	-2,072	-2,072	-2,072	-2,072	-2,072	-2,072	-2,072	1	-2,072	100,02	1	-2,072	100,02	-2,072	-2,072	-2,072	100,02	
I	FRANCE 79	2,22	2,22	-1,82	2,72	-4,22	-4,22	0,02	30,32	2,52	0,12	0,12	0,12	0,22	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	1	0,12	100,02	1	0,12	100,02	0,22	0,12	0,12	100,02	
I	FRANCE 80	80,6	105,2	58,5	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	26,032	1	26,032	100,02	1	26,032	100,02	26,032	26,032	26,032	100,02	
I	FRANCE 81	4,332	26,032	-22,432	-5,12	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	141,0	1	141,0	100,02	1	141,0	100,02	141,0	141,0	141,0	100,02	
I	FRANCE 82	-2,42	3,32	-5,12	96,8	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	266,7	1	266,7	100,02	1	266,7	100,02	266,7	266,7	266,7	100,02	
I	FRANCE 83	312,1	123,5	141,0	-31,472	-2,802	-4,162	19,892	122,512	55,322	171,0	171,0	186,2	94,9	186,2	186,2	186,2	186,2	186,2	186,2	1	186,2	100,02	1	186,2	100,02	94,9	186,2	186,2	100,02	
I	FRANCE 84	143,232	19,402	134,952	-6,82	9,22	11,12	9,32	11,72	7,02	8,02	8,02	8,02	-0,42	8,02	8,02	8,02	8,02	8,02	8,02	1	8,02	100,02	1	8,02	100,02	-0,42	8,02	8,02	100,02	
I	FRANCE 85	17,82	4,62	6,32	67,9	127,3	80,0	175,0	60,0	100,0	63,2	63,2	77,7	136,1	77,7	77,7	77,7	77,7	77,7	77,7	1	77,7	100,02	1	77,7	100,02	136,1	77,7	77,7	100,02	
I	FRANCE 86	75,0	71,4	47,1	-9,522	0,002	0,002	0,002	-57,142	-30,002	-23,812	-23,812	-17,582	4,972	-17,582	-17,582	-17,582	-17,582	-17,582	-17,582	1	-17,582	100,02	1	-17,582	100,02	4,972	-17,582	-17,582	100,02	
I	FRANCE 87	-45,452	-57,142	-3,022	-12,92	4,92	-3,12	8,32	17,62	4,92	-7,62	-7,62	-6,02	5,32	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	1	-6,02	100,02	1	-6,02	100,02	5,32	-6,02	-6,02	100,02	
I	FRANCE 88	2,62	-2,62	-15,62	-12,92	4,92	-3,12	8,32	17,62	4,92	-7,62	-7,62	-6,02	5,32	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	-6,02	1	-6,02	100,02	1	-6,02	100,02	5,32	-6,02	-6,02	100,02	

1982		U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																	
TOTAL REDES		2533,5	31,72	11932,8	14,82	1825,5	23,12	7528,0	9,42	10532,0	13,12	194,4	0,22	390,6	0,52	1583,8	2,02	512,6	0,62	3611,8	4,52	1	1	80475,0	33,42	101769,1	42,32	138950,2	57,72	240719,3	100,02	
1		100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	
2		13201,5	43,22	4087,0	11,62	8853,3	25,22	4022,0	11,42	0,0	0,02	0,0	0,02	251,3	0,72	77,5	0,22	177,5	0,52	2513,0	7,12	1	1	35183,1	94,72	37154,3	100,02	0,002	0,7	0,02	37155,0	100,02
3		59,512	34,252	47,532	53,432	0,002	0,002	44,342	4,892	4,892	0,7	0,02	0,002	36,512	0,002	34,632	0,7	34,632	0,582	69,582	36,512	1	1	43,722	36,512	16047,1	100,02	0,002	0,0	0,02	15,432	100,02
4		3480,2	36,62	752,3	5,02	6952,5	46,42	1651,7	9,72	0,0	0,02	0,0	0,02	21,1	0,12	27,4	0,22	302,3	2,02	8,372	15,772	1	1	14988,2	93,42	16047,1	100,02	0,002	0,0	0,02	16047,1	100,02
5		21,452	6,302	37,332	19,282	0,002	0,002	5,402	0,042	0,002	0,0	0,02	0,002	3,352	0,002	3,352	0,0	0,002	0,002	8,372	15,772	1	1	58,622	15,772	10049,2	100,02	0,002	0,0	0,02	6,672	100,02
6		3553,0	35,42	4175,0	41,62	2303,0	23,02	0,002	0,002	0,002	0,0	0,02	0,002	0,002	0,002	0,002	0,0	0,002	0,002	0,002	9,872	1	1	10031,0	99,82	10049,2	100,02	0,002	0,0	0,02	4,172	100,02
7		13,912	34,972	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	9,872	1	1	12,462	9,872	10049,2	100,02	0,002	0,0	0,02	4,172	100,02
8		1308,3	6,52	2916,7	14,42	513,1	2,52	2042,8	10,12	10545,4	52,12	193,2	1,02	117,9	0,62	1504,9	7,42	307,4	1,52	793,2	3,92	1	1	20242,9	11,42	38476,8	21,72	128740,3	78,32	177217,1	100,02	73,622
9		5,122	24,442	2,752	27,142	99,942	99,382	27,142	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	99,942	1	1	25,152	37,812	99,852	209,2	83,42	250,9	100,02	0,102	
10		0,5	1,72	1,8	3,6	12,12	11,5	38,62	6,6	22,12	1,2	4,02	0,3	1,02	0,3	1,02	0,3	1,02	0,3	1,02	0,3	1	1	0,042	0,042	0,152	0,152	0,152	0,152	0,152	0,152	0,102
11		0,062	0,022	0,022	0,132	0,062	0,622	0,132	0,062	0,062	0,622	0,132	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	0,062	1	1	143,2	144,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	144,4
12		119,5	153,0	148,5	207,7	233,1	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	432,9	516,7	1	1	2,462	3,322	-74,072	-74,072	-74,072	-74,072	-74,072	-74,072	3,322
13		0,242	-0,672	6,232	4,292	1,912	14,42	33,52	33,52	19,772	3,642	5,32	5,42	5,42	0,0	94,1	0,0	22,82	10,92	10,92	5,42	1	1	77,3	78,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	78,0
14		2,62	6,32	6,52	10,72	71,8	6,032	37,92	-12,82	978,6	-15,822	-2,12	-2,02	-2,02	-2,02	69,1	69,1	104,482	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
15		94,5	107,5	60,9	129,7	0,32	-0,52	33,1	77,5	77,5	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	69,1	69,1	37,92	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
16		-12,272	-17,522	-21,422	-3,392	1,92	53,1	77,5	-0,52	33,1	77,5	0,002	0,002	0,002	0,002	69,1	69,1	37,92	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
17		0,32	-0,52	-4,52	1,92	53,1	77,5	77,5	-0,52	33,1	77,5	0,002	0,002	0,002	0,002	69,1	69,1	37,92	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
18		74,1	77,5	60,9	129,7	0,32	-0,52	33,1	77,5	77,5	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	69,1	69,1	37,92	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
19		-9,202	-26,272	-9,252	-0,92	-3,52	129,6	129,6	-0,92	129,6	129,6	0,002	0,002	0,002	0,002	69,1	69,1	37,92	0,02	0,02	-2,02	1	1	-16,282	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042	-16,042
20		-3,52	-0,92	-5,62	103,9	258,0	208,9	189,3	418,0	189,3	61,1	176,2	158,6	83,4	83,4	176,2	158,6	-15,042	61,1	61,1	-3,02	1	1	176,2	158,6	83,4	83,4	83,4	83,4	83,4	83,4	92,9
21		202,8	120,4	129,6	7,372	15,572	-21,672	-13,312	98,272	-15,042	-43,252	3,012	-14,822	-12,152	-12,152	176,2	158,6	-15,042	-43,252	-43,252	-3,02	1	1	3,012	-14,822	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152
22		-35,012	-2,522	-8,052	7,372	15,572	-21,672	-13,312	98,272	-15,042	-43,252	3,012	-14,822	-12,152	-12,152	176,2	158,6	-15,042	-43,252	-43,252	-3,02	1	1	3,012	-14,822	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152	-12,152
23		9,32	3,72	4,42	-5,12	14,62	4,72	7,72	17,82	8,02	-1,12	7,42	5,22	-1,92	-1,92	176,2	158,6	-15,042	-43,252	-43,252	-3,02	1	1	7,42	5,22	211,1	211,1	211,1	211,1	211,1	211,1	184,5
24		62,5	85,7	52,9	410,7	40,0	109,1	60,0	175,0	60,0	235,7	90,6	113,3	211,1	211,1	175,0	60,0	0,002	235,7	235,7	-1,92	1	1	90,6	113,3	211,1	211,1	211,1	211,1	211,1	211,1	184,5
25		-46,672	20,002	42,502	305,262	-29,792	-44,292	-25,002	0,002	0,002	495,752	43,272	45,802	35,852	35,852	175,0	60,0	0,002	495,752	495,752	-1,92	1	1	43,272	45,802	35,852	35,852	35,852	35,852	35,852	35,852	35,852
26		0,02	0,02	-12,52	11,02	-10,12	2,32	-6,22	7,22	14,72	16,12	-2,42	-0,72	12,02	12,02	7,22	14,72	16,12	16,12	16,12	-0,72	1	1	-2,42	-0,72	12,02	12,02	12,02	12,02	12,02	12,02	8,72
1982		U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																	
TOTAL REDES		26253,5	30,92	12942,3	15,22	17896,1	21,02	8491,2	10,02	12906,6	15,22	270,8	0,32	481,5	0,62	974,1	1,12	481,2	0,52	4350,3	5,12	1	1	85027,6	37,12	105105,2	45,82	124282,7	54,22	229387,9	100,02	
1		100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
2		16060,9	43,72	4123,3	11,22	9058,9	24,62	4265,5	11,62	0,0	0,02	0,0	0,02	302,2	0,82	95,5	0,32	202,4	0,62	2647,6	7,22	1	1	36736,3	95,22	38581,3	100,02	2,6	0,02	39583,9	100,02	
3		61,182	31,862	50,312	50,232	0,002	0,002	62,762	9,802	43,692	60,862	43,212	36,712	0,002	0,002	43,212	36,712	43,692	60,862	60,862	36,712	1	1	43,212	36,712	14958,1	100,02	0,002	0,0	0,02	16,822	100,02
4		4824,9	23,02	869,2	6,32	6131,8	44,52	1559,0	11,32	0,0	0,02	0,0	0,02	21,9	0,22	0,3	0,02	17,6	0,12	355,7	2,62	1	1	13780,4	92,12	14958,1	100,02	0,002	0,0	0,02	14958,1	100,02
5		18,382	6,722	34,262	18,362	0,002	0,002	4,552	0,032	3,822	8,182	16,212	14,232	0,002	0,002	16,212	14,232	3,822	8,182	8,182	14,232	1	1	16,212	14,232	10388,2	100,02	0,002	0,0	0,02	4,522	100,02
6		4168,9	40,22	3919,2	37,72	2294,8	22,12	0,0	0,02	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	9,882	1	1	10382,9	99,92	10388,2	100,02	0,002	0,0	0,02	4,522	100,02
7		15,882	30,262	12,822	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	1	1	12,212	9,882	10388,2	100,02	0,002	0,0	0,02	4,522	100,02
8		1198,1	5,02	4027,1	16,72	425,9	1,82	2684,8	11,12	12900,8	53,52	269,4	1,12	157,0	0,72	877,6	3,62	240,8	1,02	1345,5	5,62	1	1	24107,0	14,62	41150,2	24,92	124128,3	75,42	165278,5	100,02	72,052
9		4,582	31,122	2,382	31,382	99,982	99,482	32,612	90,092	52,212	30,932	28,352	39,152	99,882	99,882	90,092	52,212	30,932	30,932	30,932	39,152	1	1	28,352	39,152	99,882	99,882	99,882	99,882	99,882	99,882	72,052
10		0,7	3,32	3,5	16,72	4,7	22,42	1,9	9,02	5,8	27,62	1,4	6,72	0,4	1,92	0,7	3,32	0,4	1,92	1,5	7,12	1	1	21,0	11,72	151,8	84,72	151,8	84,72	151,8	84,72	151,8

VI₅₂ : LES EXPORTATIONS

1973	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL												
I TOTAL MOSES I	34448,9	36,32	7097,0	7,52	33509,1	35,32	10097,6	10,62	5555,6	5,92	389,4	0,42	2392,8	2,52	1	94944,4	77,82	1	109051,9	89,32	13038,7	10,72	122090,6	100,02		
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002		
I E I ROUTE I	9713,3	38,52	1835,8	7,32	10024,4	39,72	2221,4	8,82	0,0	0,02	79,6	0,32	1328,7	5,32	1	25250,9	87,52	1	28871,4	100,02	2,7	0,02	28874,1	100,02		
I I I	28,182	25,872	29,922	22,002	0,002	0,002	12,672	2,452	9,852	55,532	26,602	126,472	0,022	0,022	0,022	1	26,602	126,472	1	23,652	23,652	0,02	0,02	23,652		
I I I FER I	18262,7	54,92	546,6	1,62	8078,3	24,32	5978,1	18,02	0,0	0,02	70,9	0,22	11,2	0,02	307,3	0,92	1	33274,9	88,82	1	37461,2	100,02	6,9	0,02	37468,1	
I I I	52,982	7,702	24,112	59,202	0,002	0,002	11,292	4,622	2,972	12,842	35,052	134,352	0,052	0,052	0,052	1	35,052	134,352	1	30,692	30,692	0,02	0,02	30,692		
I P I EAU I	5344,8	23,22	2822,7	12,22	14904,9	64,62	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	1	23072,4	90,62	1	25452,3	100,02	0	0,02	25452,3		
I I I	15,512	39,772	44,482	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	24,302	123,342	0,002	0,002	0,002	1	24,302	123,342	1	20,652	20,652	0,002	0,002	20,652		
I O I MER I	1145,6	8,62	1889,9	14,22	492,6	3,72	1894,1	14,22	5538,0	41,62	388,7	2,92	477,0	3,62	396,6	3,02	328,2	2,52	753,4	5,72	1	17215,6	57,02	12961,5	43,02	30177,1
I I I	3,322	26,632	1,472	18,762	99,682	99,822	75,932	92,622	86,922	31,492	14,012	115,792	99,412	24,722	24,722	1	14,012	115,792	1	24,722	24,722	67,6	56,82	119		
I R I AIR I	2,5	5,92	2,0	4,82	8,9	21,12	4,0	9,52	17,6	41,82	0,7	1,72	1,72	1,3	3,12	1	42,1	35,42	1	51,4	43,22	67,6	56,82	119		
I I I	0,012	0,032	0,032	0,042	0,322	0,182	0,112	0,302	0,262	0,142	0,042	10,052	0,522	0,102	0,102	1	0,042	10,052	1	0,102	0,102	0,522	0,522	0,102		
I I I	114,0	98,8	101,9	71,3	80,9	62,9	79,8	78,9	100,3	100,8	21,8	100,8	100,8	100,8	100,8	1	100,3	100,8	1	21,8	100,8	100,8	100,8	100,8		
I I I	86,3	93,4	90,6	90,2	99,2	120,7	57,4	92,1	88,2	90,3	45,4	90,3	90,3	90,3	90,3	1	88,2	90,3	1	45,4	90,3	90,3	90,3	90,3		
I I I	87,0	95,8	106,1	88,4	96,4	100,3	67,3	88,5	100,8	105,3	0,0	105,3	105,3	105,3	105,3	1	100,8	105,3	1	0,0	101,1	101,1	101,1	101,1		
I I I	229,9	144,5	105,9	88,4	96,4	100,3	67,3	88,5	98,2	108,3	88,7	108,3	108,3	108,3	108,3	1	98,2	108,3	1	88,7	98,9	98,9	98,9	98,9		
I I I	104,2	95,2	143,5	93,0	63,6	87,5	76,9	113,3	107,1	107,3	78,5	107,3	107,3	107,3	107,3	1	107,1	107,3	1	78,5	88,8	88,8	88,8	88,8		

1974	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	I	TOTAL CEE	I	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL										
I TOTAL MOSES I	36337,6	36,62	6701,9	6,72	33021,1	33,22	11899,4	12,02	6307,3	6,32	608,9	0,62	2872,2	2,92	1	99389,5	78,92	1	110258,3	87,52	15722,0	12,52	125880,3	100,02		
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002		
I E I ROUTE I	9519,3	33,82	1838,8	7,42	9838,7	39,12	3114,7	12,42	0,0	0,02	98,4	0,42	16,7	0,12	46,6	0,22	1683,9	6,72	1	25177,1	87,92	12,4	0,02	28656,8	100,02	
I I I	23,442	27,742	29,802	26,202	0,002	0,002	14,782	3,882	8,402	58,632	1	25,332	1	125,982	0,082	22,752	1	125,982	1	125,982	1	125,982	1	125,982	1	
I I I FER I	21173,1	56,12	555,5	1,62	8919,5	23,62	6628,5	17,62	0,0	0,02	71,5	0,22	19,5	0,12	333,6	0,92	1	37747,6	90,92	1	41507,2	100,02	15,2	0,02	41522,4	100,02
I I I	58,272	8,742	27,012	55,752	0,002	0,002	10,742	3,812	3,512	11,612	1	37,982	1	137,652	0,102	32,962	1	137,652	1	137,652	1	137,652	1	137,652	1	
I P I EAU I	6144,6	26,92	2947,3	12,92	13791,6	60,32	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,002	0,002	0,0	0,02	0,002	1000,0	4,02	25168,3	100,02	
I I I	16,912	43,982	41,772	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	1	23,022	1	121,922	6,362	19,982	1	121,922	1	121,922	1	121,922	1	121,922	1	
I O I MER I	498,2	3,72	1308,2	9,72	465,1	3,42	2141,9	15,82	6291,3	46,52	608,1	4,52	494,7	3,72	395,4	2,92	487,4	3,62	851,7	6,32	1	15890,5	52,12	30498,8	100,02	
I I I	1,372	19,522	1,412	18,022	99,752	99,872	74,312	91,832	87,852	29,652	1	13,632	1	114,412	92,922	24,212	1	13,632	1	114,412	1	92,922	47,92	30498,8	100,02	
I R I AIR I	2,4	6,12	2,1	5,32	6,2	15,82	4,3	10,92	16,0	40,72	0,8	2,02	1,1	2,82	2,1	5,32	1,3	3,32	3,0	7,62	1	47,9	35,72	86,1	134,0	
I I I	0,012	0,032	0,022	0,042	0,252	0,132	0,172	0,492	0,232	0,102	1	0,042	1	10,042	0,552	0,112	1	0,042	1	10,042	1	0,552	46,32	134,0	100,02	
I I I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	100,0	
I A IR:INCE 74 I	0,98	1,01	0,98	1,40	1,24	1,59	1,25	1,27	1,25	1,27	1	1,00	1	0,99	4,59	0,99	1	1,00	1	0,99	1	4,59	0,99	0,99	0,99	
I A IR:PR36.N/M-11	-12,32	1,32	-1,92	40,22	23,62	59,02	25,32	26,72	25,32	26,72	1	-0,32	1	-0,82	359,32	-0,82	1	-0,32	1	-0,82	1	359,32	-0,82	-0,82	-0,82	
I T IF:INCE 74 I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	100,0	
I T IF:PR36.N/M-11	1,16	1,07	1,10	1,11	1,01	0,83	1,74	1,09	1,74	1,09	1	1,13	1	1,11	2,20	1,11	1	1,13	1	1,11	1	2,20	1,11	1,11	1,11	
I I IF:INCE 74 I	15,92	7,12	10,42	10,92	0,82	-17,22	74,12	8,62	74,12	8,62	1	13,42	1	10,82	120,32	10,82	1	13,42	1	10,82	1	120,32	10,82	10,82	10,82	
I I IF:PR36.N/M-11	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	100,0	
I IE:INCE 74 I	1,15	1,04	0,93	-7,52	1,04	1,56	1,49	1,13	1,49	1,13	1	0,99	1	0,95	0,99	0,99	1	0,99	1	0,95	1	0,99	0,99	0,99	0,99	
I IE:PR36.N/M-11	15,02	4,42	-7,52	13,12	1,14	1,56	1,49	1,13	1,49	1,13	1	-0,82	1	-5,02	-1,12	-1,12	1	-0,82	1	-5,02	1	-1,12	-1,12	-1,12	-1,12	
I M IR:INCE 74 I	0,43	0,69	0,94	1,13	1,14	1,56	1,04	1,00	1,49	1,13	1	1,02	1	0,92	1,13	1,01	1	1,02	1	0,92	1	1,13	1,01	1,01	1,01	
I IR:PR36.N/M-11	-56,52	-30,82	-5,62	13,12	13,62	56,42	3,72	-0,32	48,52	13,02	1	1,82	1	-7,72	12,72	1,12	1	1,82	1	-7,72	1	12,72	1,12	1,12	1,12	
I S IR:INCE 74 I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	1	100,0	1	100,0	1	100,0	100,0	100,0	100,0	
I IR:INCE 74 I	0,96	1,05	0,70	1,08	0,91	1,14	1,57	1,62	1,30	0,98	1	0,93	1	0,93	1,27	1,13	1	0,93	1	0,93	1	1,27	1,13	1,13	1,13	
I IR:PR36.N/M-11	-4,02	5,02	-30,32	7,52	-9,12	14,32	57,12	61,52	30,02	-11,82	1	-6,72	1	-6,82	27,42	12,62	1	-6,72	1	-6,82	1	27,42	12,62	12,62	12,62	

	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																
I TOTAL REDES I	29013,9	36,12	5385,6	7,32	27199,3	33,82	9156,0	11,42	4992,0	6,22	407,1	5,92	389,4	0,42	628,2	0,72	428,2	0,52	377,6	0,42	2392,8	2,52	1	94944,4	77,82	109051,9	89,32	13038,7	10,72	122096,6	100,02
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
I E I ROUTE I	7491,1	32,82	1924,1	8,42	9408,0	41,12	2517,8	11,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	79,6	0,32	10,5	0,02	37,2	0,12	1328,7	5,32	1	25250,9	87,52	28971,4	100,02	2,7	0,02	28874,1	100,02
I I I	25,822	32,692	34,592	27,502	0,002	0,002	0,002	12,672	2,452	9,852	35,532	26,602	26,472	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022	0,022	1	26,602	26,472	26,472	0,022	0,022	23,652	23,652	
I I I FER I	16340,5	57,92	305,8	1,12	5977,5	21,22	5328,6	18,92	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	70,9	0,22	19,8	0,12	11,2	0,02	307,3	0,92	1	33274,9	88,82	37461,2	100,02	6,9	0,02	37468,1	100,02
I I I	56,322	5,192	21,982	58,202	0,002	0,002	0,002	11,292	4,622	2,972	12,842	35,052	34,352	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	1	35,052	34,352	34,352	0,052	0,052	30,692	30,692		
I P I EAU I	4633,7	24,82	2598,4	13,82	11488,3	61,42	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	0,0	0,02	1	23072,4	90,62	25452,3	100,02	0	0,02	25452,3	100,02
I I I	15,972	43,972	42,242	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	24,302	23,342	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	1	24,302	23,342	23,342	0,002	0,002	20,852	20,852		
I O I MER I	547,0	5,22	1066,4	10,12	320,7	3,02	1306,9	12,42	4980,5	47,12	406,5	41,62	388,7	2,92	477,0	3,62	396,6	3,02	328,2	2,52	753,4	5,72	1	13304,1	44,12	17215,6	57,02	12961,5	43,02	30177,1	100,02
I I I	1,892	18,122	1,182	14,272	99,772	99,852	99,822	75,932	92,622	86,922	31,492	14,012	15,792	99,412	99,412	99,412	99,412	99,412	99,412	99,412	99,412	1	14,012	15,792	15,792	99,412	99,412	24,722	24,722		
I R I AIR I	1,6	5,62	1,9	6,72	4,8	16,92	2,7	9,52	11,5	40,52	0,6	41,82	0,7	1,72	0,7	1,72	1,3	3,12	1,0	2,42	3,4	8,12	1	42,1	35,42	51,4	43,22	67,6	56,82	119	100,02
I I I	0,012	0,032	0,022	0,032	0,232	0,152	0,182	0,112	0,302	0,262	0,142	0,042	0,052	0,522	0,522	0,522	0,522	0,522	0,522	0,522	0,522	1	0,042	0,052	0,052	0,522	0,522	0,102	0,102		

I	I R: INDICE 74 I	87,9	103,5	95,6	80,8																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
---	------------------	------	-------	------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

[illegible]

1979	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL															
I I I TOTAL MONDES I	29561,6	30,0Z	8632,8	8,7Z	31157,7	31,6Z	15174,5	15,4Z	6328,6	6,4Z	960,1	1,0Z	1229,7	1,2Z	1775,7	1,8Z	823,7	0,8Z	3041,2	3,1Z	11239,5	83,1Z	22337,9	16,6Z	134777,4	100,0Z			
I I I I	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z			
I I I ROUTE I	11712,8	35,9Z	2390,9	7,3Z	11933,9	36,6Z	4375,6	13,4Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	241,7	0,7Z	41,7	0,1Z	124,0	0,4Z	1820,6	5,6Z	32641,2	89,5Z	36416,4	99,9Z	42,6	0,1Z	36459,0	100,0Z	
I I I I	39,62Z	27,70Z	35,30Z	28,84Z	0,00Z	0,00Z	19,66Z	2,35Z	15,05Z	59,86Z	33,00Z	132,39Z	0,19Z	27,05Z	1,37Z	2,08Z	17,1	0,1Z	162,3	0,6Z	27118,5	87,7Z	30932,9	100,0Z	0,0	0,0Z	30932,9	100,0Z	
I I I FER I	13032,9	48,1Z	633,1	2,3Z	5592,9	20,6Z	7578,5	27,9Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	77,3	0,3Z	24,4	0,1Z	17,1	0,1Z	162,3	0,6Z	27118,5	87,7Z	30932,9	100,0Z	0,0	0,0Z	30932,9	100,0Z	
I I I I	44,09Z	7,33Z	17,95Z	49,94Z	0,00Z	0,00Z	6,29Z	1,37Z	2,08Z	5,34Z	27,48Z	127,51Z	0,00Z	22,95Z	1,37Z	2,08Z	17,1	0,1Z	162,3	0,6Z	27118,5	87,7Z	30932,9	100,0Z	0,0	0,0Z	30932,9	100,0Z	
I I I EAU I	4168,3	20,7Z	3051,0	15,1Z	12928,9	64,2Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	20148,2	93,3Z	21588,0	100,0Z	0,0	0,0Z	21588,0	100,0Z	
I I I I	14,10Z	35,34Z	41,50Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	20,42Z	119,20Z	0,00Z	16,02Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	20148,2	93,3Z	21588,0	100,0Z	0,0	0,0Z	21588,0	100,0Z		
I I I MER I	645,8	3,4Z	2555,5	13,6Z	695,2	3,7Z	3216,8	17,2Z	5318,9	33,7Z	958,0	5,1Z	910,1	4,9Z	1707,7	9,1Z	681,7	3,6Z	1054,6	5,6Z	18744,3	41,1Z	23459,4	51,5Z	22106,5	48,5Z	45565,9	100,0Z	
I I I I	2,18Z	29,60Z	2,23Z	21,20Z	99,85Z	99,78Z	74,01Z	96,17Z	82,76Z	34,68Z	18,99Z	120,86Z	98,96Z	33,81Z	96,17Z	82,76Z	34,68Z	18,99Z	120,86Z	98,96Z	18,99Z	120,86Z	98,96Z	120,86Z	98,96Z	120,86Z	98,96Z	120,86Z	98,96Z
I I I AIR I	1,8	5,4Z	2,3	6,9Z	6,8	20,4Z	3,6	10,8Z	9,7	29,0Z	2,1	6,3Z	0,6	1,8Z	1,9	5,7Z	0,9	2,7Z	3,7	11,1Z	33,4	14,4Z	42,8	18,5Z	188,8	81,5Z	231,6	100,0Z	
I I I I	0,01Z	0,02Z	0,02Z	0,02Z	0,15Z	0,22Z	0,05Z	0,11Z	0,11Z	0,12Z	0,03Z	10,04Z	0,85Z	0,17Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,12Z	0,12Z	0,03Z	10,04Z	0,85Z	0,17Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z
I I I I	137,5	122,6	121,3	140,5	100,4	157,5	184,0	431,9	139,9	123,8	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6
I I I IR:PROG.N/N-11	1,69Z	10,97Z	-1,01Z	16,90Z	14,18Z	66,44Z	115,77Z	155,15Z	37,16Z	56,52Z	4,31Z	3,45Z	-4,91Z	3,44Z	34,95Z	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	
I I I IR:TR.Moy/73 I	3,2Z	4,5Z	2,9Z	12,0Z	2,2Z	16,2Z	11,4Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	4,4Z	3,9Z	58,4Z	4,0Z	25,8Z	22,2Z	5,4Z	5,4Z	5,4Z	4,4Z	3,9Z	58,4Z	4,0Z	25,8Z	22,2Z	5,4Z	5,4Z	5,4Z	5,4Z
I I I IR:PROG.N/N-11	-5,65Z	60,65Z	22,65Z	0,53Z	4,0Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	-3,4Z	-3,1Z	-100,00Z	1,63Z	29,10Z	-13,64Z	24,18Z	48,7	2,18Z	1,69Z	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I I I IR:TR.Moy/73 I	-5,5Z	2,5Z	-5,9Z	4,0Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	-3,4Z	-3,1Z	-100,00Z	1,63Z	29,10Z	-13,64Z	24,18Z	48,7	2,18Z	1,69Z	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I I I IR:PROG.N/N-11	67,8	103,5	95,7	150,2	100,4	157,5	184,0	431,9	139,9	123,8	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6
I I I IR:TR.Moy/73 I	-8,40Z	-2,53Z	0,34Z	-2,3Z	2,2Z	16,2Z	11,4Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	-2,2Z	-2,7Z	-2,7Z	-1,25Z	103,5	103,5	95,7	150,2	100,4	157,5	184,0	431,9	139,9	123,8	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7
I I I IR:PROG.N/N-11	-4,1Z	1,3Z	-2,3Z	2,2Z	2,2Z	16,2Z	11,4Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	-2,2Z	-2,7Z	-2,7Z	-1,25Z	103,5	103,5	95,7	150,2	100,4	157,5	184,0	431,9	139,9	123,8	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7
I I I IR:TR.Moy/73 I	129,6	195,3	149,5	150,2	100,4	157,5	184,0	431,9	139,9	123,8	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6
I I I IR:PROG.N/N-11	3,93Z	35,82Z	11,16Z	1,14Z	14,18Z	66,44Z	115,77Z	155,15Z	37,16Z	56,52Z	27,68Z	35,56Z	-0,11Z	15,58Z	155,15Z	37,16Z	56,52Z	108,1	129,6	127,1	343,5	127,2	249,7	266,1	15,58Z	22,38Z	108,1	129,6	
I I I IR:TR.Moy/73 I	-9,1Z	5,2Z	5,9Z	9,2Z	2,2Z	16,2Z	11,4Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	5,9Z	5,3Z	7,1Z	15,58Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	5,8Z	5,8Z	5,9Z	5,3Z	7,1Z	15,58Z	27,5Z	13,0Z	5,8Z	5,8Z	5,8Z	5,8Z
I I I IR:PROG.N/N-11	75,0	109,5	109,7	83,7	60,6	262,5	54,5	90,5	69,2	123,3	85,0	89,4	172,6	172,6	90,5	69,2	123,3	123,3	123,3	85,0	89,4	172,6	172,6	90,5	69,2	123,3	123,3	123,3	123,3
I I I IR:TR.Moy/73 I	-28,00Z	52,33Z	3,03Z	5,88Z	4,30Z	200,00Z	0,00Z	35,71Z	28,57Z	23,33Z	12,45Z	4,39Z	9,76Z	9,76Z	35,71Z	28,57Z	23,33Z	23,33Z	23,33Z	12,45Z	4,39Z	9,76Z	9,76Z	35,71Z	28,57Z	23,33Z	23,33Z	23,33Z	23,33Z
I I I IR:PROG.N/N-11	-5,3Z	2,4Z	-4,4Z	-1,7Z	-9,5Z	20,1Z	-2,5Z	6,5Z	-1,7Z	1,4Z	-3,8Z	-3,0Z	-1,7Z	-1,7Z	6,5Z	-1,7Z	1,4Z	1,4Z	1,4Z	-3,8Z	-3,0Z	-1,7Z	-1,7Z	6,5Z	-1,7Z	1,4Z	1,4Z	1,4Z	1,4Z

1990	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																
I TOTAL MONDES I	26810,6	28,4Z	8058,8	8,5Z	29853,1	31,6Z	17016,1	18,0Z	5286,7	5,6Z	1089,7	1,2Z	730,4	0,8Z	1777,3	1,9Z	805,0	0,9Z	2923,5	3,1Z	10837,9	82,4Z	23256,3	17,6Z	132194,2	100,0Z				
I I I	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z	100,00Z				
I E I ROUTE I	11451,0	34,9Z	2447,4	7,5Z	11779,2	35,9Z	4859,0	14,8Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	258,3	0,8Z	-1,9	0,1Z	191,2	0,6Z	1789,3	5,5Z	32817,3	88,5Z	37025,1	99,8Z	72,3	0,2Z	37097,4	100,0Z		
I I I	42,66Z	30,37Z	39,46Z	28,56Z	0,00Z	0,00Z	35,36Z	2,36Z	23,75Z	61,20Z	34,77Z	133,99Z	0,31Z	28,06Z	2,36Z	23,75Z	61,20Z	61,20Z	61,20Z	34,77Z	133,99Z	0,31Z	28,06Z	2,36Z	23,75Z	61,20Z	61,20Z	61,20Z		
I I I FER I	10854,7	44,1Z	611,8	2,5Z	5256,3	21,4Z	7543,9	30,7Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	66,3	0,3Z	15,0	0,1Z	37,8	0,2Z	206,6	0,8Z	24592,4	87,6Z	28085,8	100,0Z	0,0	0,0Z	28085,8	100,0Z		
I I I	40,44Z	7,59Z	17,61Z	44,33Z	0,00Z	0,00Z	9,08Z	0,84Z	4,70Z	7,07Z	26,06Z	125,78Z	0,00Z	21,25Z	0,84Z	4,70Z	7,07Z	7,07Z	7,07Z	26,06Z	125,78Z	0,00Z	21,25Z	0,84Z	4,70Z	7,07Z	7,07Z	7,07Z		
I P I EAU I	3670,8	19,2Z	3244,2	16,9Z	12225,3	63,9Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	0,0	0,0Z	19140,3	94,6Z	20237,4	100,0Z	0,0	0,0Z	20237,4	100,0Z		
I I I	13,88Z	40,26Z	40,95Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	20,28Z	118,58Z	0,00Z	15,31Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	20,28Z	118,58Z	0,00Z	15,31Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z	0,00Z		
I O I MER I	862,4	4,8Z	1754,0	9,9Z	587,3	3,3Z	4809,3	25,9Z	5280,8	29,7Z	1088,8	6,1Z	405,3	2,3Z	1718,0	9,7Z	575,0	3,2Z	920,3	5,2Z	17801,2	38,2Z	23547,9	50,6Z	46545,9	100,0Z	46545,9	100,0Z		
I I I	3,21Z	21,77Z	1,97Z	27,09Z	99,85Z	99,92Z	55,49Z	96,66Z	71,43Z	31,48Z	18,86Z	121,62Z	98,89Z	35,21Z	96,66Z	71,43Z	31,48Z	31,48Z	31,48Z	18,86Z	121,62Z	98,89Z	35,21Z	98,89Z	35,21Z	98,89Z	35,21Z	98,89Z	35,21Z	
I R I AIR I	1,7	5,3Z	1,4	4,4Z	5,0	15,6Z	3,9	12,2Z	7,9	24,7Z	0,9	2,8Z	0,5	1,6Z	2,4	7,5Z	1,0	3,1Z	7,3	22,8Z	32,0	14,1Z	41,7	18,3Z	186,0	81,7Z	227,7	100,0Z		
I I I	0,01Z	0,07Z	0,02Z	0,02Z	0,15Z	0,08Z	0,07Z	0,14Z	0,12Z	0,25Z	0,03Z	10,04Z	0,80Z	0,17Z	0,14Z	0,12Z	0,12Z	0,12Z	0,25Z	0,03Z	10,04Z	0,80Z	0,17Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z	0,11Z		
I I I	134,4	131,7	119,7	156,0	83,9	179,0	262,5	250,9	410,3	106,3	130,3	1129,3	581,1	129,5	250,9	410,3	310,30Z	6,26Z	106,3	130,3	1129,3	581,1	129,5	250,9	410,3	310,30Z	6,26Z	106,3	130,3	
I A I IR:PROG.N/N-11	34,41Z	31,67Z	19,72Z	56,00Z	-16,06Z	79,05Z	162,50Z	150,90Z	310,30Z	6,26Z	30,35Z	29,26Z	483,06Z	29,45Z	150,90Z	310,30Z	26,3Z	4,3Z	6,26Z	30,35Z	29,26Z	483,06Z	29,45Z	150,90Z	310,30Z	26,3Z	4,3Z	6,26Z	30,35Z	
I I I	2,4Z	4,2Z	2,3Z	11,8Z	-0,7Z	15,9Z	18,3Z	21,9Z	26,3Z	4,3Z	3,8Z	3,6Z	59,9Z	3,6Z	21,9Z	26,3Z	193,8	61,9	4,3Z	3,8Z	3,6Z	59,9Z	3,6Z	21,9Z	26,3Z	193,8	61,9	4,3Z	3,8Z	
I I I	51,3	104,5	58,9	113,8	-0,7Z	15,9Z	92,7	91,5	193,8	61,9	65,1	167,7	0,0	67,6	91,5	193,8	93,85Z	-38,07Z	61,9	65,1	167,7	0,0	67,6	91,5	193,8	93,85Z	-38,07Z	61,9	65,1	
I I I	-48,73Z	4,49Z	-41,07Z	13,81Z	13,5Z	13,5Z	-7,27Z	-8,54Z	93,85Z	-38,07Z	-34,85Z	-32,34Z	-100,00Z	-32,36Z	-8,54Z	93,85Z	19,0Z	-5,5Z	-38,07Z	-34,85Z	-32,34Z	-100,00Z	-32,36Z	-8,54Z	93,85Z	19,0Z	-5,5Z	-38,07Z	-34,85Z	
I I I	-7,2Z	1,6Z	-6,0Z	3,4Z	3,4Z	3,4Z	-1,0Z	-3,9Z	19,0Z	-5,5Z	-4,2Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-3,9Z	19,0Z	19,0Z	-5,5Z	-5,5Z	-4,2Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	-4,0Z	
I I I	59,7	110,1	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	88,6	
I O I	-40,26Z	10,07Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	-11,36Z	
I I I	-5,2Z	2,0Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	-2,8Z	
I M I	173,1	134,1	126,3	215,2	83,9	179,0	81,9	434,5	118,0	108,1	131,5	1148,2	157,4	152,6	434,5	118,0	17,97Z	8,05Z	108,1	131,5	1148,2	157,4	152,6	434,5	118,0	17,97Z	8,05Z	108,1	131,5	
I I I	73,10Z	34,08Z	26,27Z	115,20Z	-16,06Z	79,05Z	-18,07Z	334,50Z	17,97Z	8,05Z	31,45Z	48,19Z	57,43Z	52,62Z	334,50Z	17,97Z	17,97Z	8,05Z	8,05Z	31,45Z	48,19Z	57,43Z	52,62Z	334,50Z	17,97Z	17,97Z	8,05Z	8,05Z	8,05Z	
I S I	-4,0Z	-1,1Z	2,5Z	13,5Z	-0,7Z	15,9Z	-2,3Z	23,3Z	8,3Z	2,9Z	4,2Z	4,6Z	8,5Z	6,4Z	23,3Z	8,3Z	8,3Z	2,9Z	2,9Z	4,2Z	4,6Z	8,5Z	6,4Z	23,3Z	8,3Z	8,3Z	2,9Z	2,9Z	2,9Z	
I I I	70,8	66,7	80,6	90,7	49,4	112,5	45,5	114,3	76,9	203,3	81,4	187,1	216,0	169,9	114,3	76,9	-23,08Z	143,33Z	203,3	81,4	187,1	216,0	169,9	216,0	169,9	-23,08Z	143,33Z	203,3	81,4	
I I I	-29,17Z	-33,33Z	-19,35Z	-9,30Z	-50,63Z	12,50Z	-34,55Z	14,29Z	-23,08Z	143,33Z	-18,58Z	-12,94Z	116,03Z	REF:	14,29Z	-23,08Z	0,0Z	11,5Z	11,5Z	-18,58Z	-12,94Z	116,03Z	116,03Z	169,9	216,0	169,9	-23,08Z	143,33Z	203,3	81,4
I I I	-5,4Z	-5,0Z	-7,9Z	-0,4Z	-10,8Z	3,7Z	-4,7Z	9,2Z	0,0Z	11,5Z	-3,8Z	-2,9Z	15,6Z	9,7Z	9,2Z	0,0Z	0,0Z	11,5Z	11,5Z	-3,8Z	-2,9Z	15,6Z	15,6Z	169,9	216,0	169,9	-23,08Z	143,33Z	203,3	81,4

1981	U.E.S.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE.	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL																	
I I I	2433,4	24,92	7731,4	8,62	27792,3	30,82	17298,0	19,12	5621,4	6,22	967,5	1,12	733,9	0,82	1373,2	1,52	1252,9	1,42	3222,4	3,62	I	90347,4	68,82	I	105695,8	80,52	25660,7	19,52	131356,5	100,02	I
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
I I I	10252,7	32,42	2517,7	8,02	11579,6	36,62	4769,5	15,12	0,0	0,02	0,0	0,02	275,1	0,92	65,9	0,22	175,2	0,62	1987,5	6,32	I	31823,2	87,62	I	35953,7	99,62	152,7	0,42	36106,4	100,02	I
I I I	42,122	32,52	41,662	27,572	0,002	0,002	37,482	4,732	13,982	61,682	35,002	134,022	0,602	27,492	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
I I I	9299,2	43,52	471,4	2,22	4266,6	20,02	6949,9	32,52	0,0	0,02	0,0	0,02	69,2	0,32	21,9	0,12	45,2	0,22	234,9	1,12	I	21358,3	86,42	I	24718,5	100,02	0,0	0,02	24718,5	100,02	I
I I I	36,212	6,102	15,332	6,06,182	0,002	0,002	9,432	1,572	3,612	7,292	23,642	123,392	0,002	18,822	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
I I I	14,362	37,712	40,702	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
I I I	1291,4	6,62	1823,2	9,32	628,7	3,22	5567,3	28,42	5615,1	28,62	966,8	4,92	386,1	2,02	1303,0	6,62	1031,4	5,32	995,2	5,12	I	19608,2	37,82	I	26517,2	51,22	25318,5	48,82	51835,7	102,02	I
I I I	5,312	23,582	2,262	32,182	99,892	99,932	52,612	93,532	82,322	30,882	21,702	125,092	98,672	39,462	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
I I I	1,5	3,72	4,7	11,72	11,3	15,72	0,7	1,72	3,5	8,72	1,1	2,72	4,8	11,92	I	40,2	16,12	59,7	24,02	189,5	76,02	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742	0,742
I I I	0,012	0,052	0,022	0,072	0,112	0,072	0,072	0,172	0,092	0,152	0,042	10,062	0,742	0,192	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
I I I	120,3	135,4	117,7	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1	153,1
I I I	-10,462	2,872	-1,692	-1,842	10,02	10,02	16,82	25,89	21,42	5,22	2,92	2,82	65,62	2,82	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
I I I	0,72	80,5	47,8	104,8	47,8	104,8	4,372	46,002	19,582	13,702	56,6	159,6	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5	59,5
I I I	-14,332	-22,952	-18,832	-7,872	-18,832	-7,872	-0,32	1,32	19,12	-3,32	-13,152	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992	-11,992
I I I	-8,12	-1,82	-7,72	1,92	1,92	1,92	-0,32	1,32	19,12	-3,32	-5,42	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12	-5,12
I I I	56,8	98,9	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0
I I I	-4,942	-10,142	-7,462	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42	-3,42
I I I	259,2	139,6	135,2	259,9	89,3	159,0	78,4	329,5	211,6	116,8	144,8	166,9	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0	170,0
I I I	49,742	3,952	7,052	20,782	6,332	-11,202	-4,742	-24,162	79,372	8,142	10,152	12,612	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362	11,362
I I I	1,52	-0,42	3,12	14,42	0,22	12,12	-2,62	16,02	15,42	3,52	5,02	5,52	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02	7,02
I I I	62,5	185,7	75,8	262,8	39,4	87,5	318,2	114,3	84,6	160,0	102,3	124,6	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0	186,0
I I I	-11,762	178,572	-6,002	189,742	-20,252	-22,222	600,002	0,002	10,002	-34,252	25,632	43,172	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442	9,442
I I I	-6,72	8,72	-7,72	13,92	-12,12	0,02	22,32	8,02	1,22	4,42	-0,62	1,92	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72	9,72

1982	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	ROY-UNI	IRLANDE	DANEMARK	GRECE	PORTUGAL	ESPAGNE	TOTAL CEE	TOTAL EUROPE	RESTE DU MONDE	TOTAL MONDIAL															
1	24590,9	28,3%	25734,4	29,6%	16302,9	18,8%	3470,1	6,3%	708,1	0,8%	624,7	0,7%	1327,0	1,5%	820,0	0,9%	3282,4	3,8%	1	86941,4	71,2%	1	100122,5	82,0%	21984,5	18,0%	122107,0		
1	100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		100,00%		1	100,00%		1	100,00%		100,00%		100,00%		
1	10962,9	34,0%	7,8%	11105,8	34,4%	5019,3	15,5%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	273,1	0,9%	77,4	0,2%	198,3	0,6%	2125,2	6,6%	1	32287,5	87,5%	1	36734,6	99,6%	162,1	0,4%	36896,7	
1	44,58%	31,08%	43,12%	30,79%	0,00%	0,00%	46,92%	5,83%	24,18%	64,75%	37,14%	36,69%	0,74%	30,22%					1	37,14%	36,69%	1	36,69%		30,22%		30,22%		
1	9479,1	47,4%	2,8%	3348,7	16,8%	6200,5	31,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	77,9	0,4%	26,9	0,1%	47,9	0,2%	233,5	1,2%	1	19983,9	88,7%	1	22533,4	100,0%	0,0	0,0%	22533,4	
1	38,53%	7,06%	13,00%	38,03%	0,00%	0,00%	12,47%	2,03%	5,84%	7,11%	22,99%	22,51%	0,00%	18,45%					1	22,99%	22,51%	1	22,51%		18,45%		18,45%		
1	3042,0	17,9%	3353,2	19,8%	10578,7	62,3%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	1	16973,9	96,4%	1	17599,9	100,0%	0,0	0,0%	17599,9
1	12,37%	41,60%	41,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	19,52%	17,58%	0,00%	14,41%					1	19,52%	17,58%	1	17,58%		14,41%		14,41%		
1	1105,6	6,3%	1631,9	9,2%	7116,9	4,1%	5080,1	28,7%	5664,4	30,9%	707,3	4,0%	253,2	1,4%	1220,2	6,9%	572,8	3,2%	919,8	5,2%	1	17672,2	39,4%	1	23222,8	51,8%	41860,8		41860,8
1	4,30%	20,24%	2,78%	31,16%	99,90%	99,89%	40,53%	91,95%	69,85%	28,02%	20,33%	23,19%	98,42%	36,74%	216,2	0,18%	0,03%	0,03%	0,03%	1	20,33%	23,19%	1	23,19%		36,74%		36,74%	
1	1,3	5,4%	0,9	3,8%	4,3	18,0%	3,0	12,6%	5,7	23,8%	0,8	3,3%	0,5	2,1%	2,5	10,5%	1,0	4,2%	3,9	16,3%	1	23,9	11,1%	1	31,8	14,7%	184,4	85,3%	216,2
1	0,01%	0,01%	0,02%	0,02%	0,10%	0,11%	0,08%	0,19%	0,12%	0,12%	0,03%	0,03%	0,84%	0,18%					1	0,03%	0,03%	1	0,03%		0,84%		0,18%		
1	128,7	134,8	112,9	161,1	5,24%	9,5%	297,9	463,5	425,5	126,2	2,10%	2,8%	54,3	54,3	1307,3	6,16%	57,62	2,8%	2,8%	1	128,2	2,17%	1	2,17%		128,8		128,8	
1	6,93%	-0,48%	-4,09%	5,24%	9,5%	297,9	463,5	425,5	126,2	2,10%	2,8%	54,3	54,3	1307,3	6,16%	57,62	2,8%	2,8%	1	2,10%	2,8%	1	2,17%		2,19%		2,19%		
1	1,4%	3,51%	1,11%	9,5%	109,0	109,0	15,6%	24,9%	20,4%	5,4%	52,9	54,3	0,0	54,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1	52,9	54,3	1	54,3		54,3		54,3		
1	44,8	97,3	37,5	93,5	12,57%	12,57%	12,57%	22,83%	5,97%	-0,60%	-6,43%	-8,84%	-8,84%	-8,84%					1	-6,43%	-8,84%	1	-8,84%		-8,84%		-8,84%		
1	-7,0%	0,51%	-9,31%	0,41%	1,11%	1,11%	1,11%	3,51%	17,51%	-3,01%	-5,51%	-5,51%	-5,51%	-5,51%					1	-5,51%	-5,51%	1	-5,51%		-5,51%		-5,51%		
1	49,5	113,8	76,7	153,8	86,9	116,3	51,2	308,6	117,5	108,0	130,5	146,1	148,1	147,1					1	74,2	72,8	1	72,8		69,9		69,9		
1	-12,83%	15,02%	-6,49%	-12,83%	-2,68%	-26,34%	-34,42%	-6,35%	-44,46%	-7,58%	-9,87%	-12,42%	-14,54%	-13,46%					1	-4,20%	-4,59%	1	-4,59%		-4,59%		-4,59%		
1	-6,11%	1,91%	-3,71%	3,71%	86,9	116,3	51,2	308,6	117,5	108,0	130,5	146,1	148,1	147,1					1	-3,41%	-4,01%	1	-4,01%		-4,01%		-4,01%		
1	221,9	124,7	154,1	237,2	86,9	116,3	51,2	308,6	117,5	108,0	130,5	146,1	148,1	147,1					1	130,5	146,1	1	146,1		147,1		147,1		
1	-14,39%	-10,49%	14,03%	-8,75%	-2,68%	-26,34%	-34,42%	-6,35%	-44,46%	-7,58%	-9,87%	-12,42%	-14,54%	-13,46%					1	-9,87%	-12,42%	1	-12,42%		-13,46%		-13,46%		
1	-0,42%	-1,61%	4,31%	11,61%	-0,11%	6,91%	-6,81%	13,31%	6,41%	2,21%	3,21%	3,41%	5,91%	4,51%					1	3,21%	3,41%	1	3,41%		5,91%		5,91%		
1	54,2	42,9	69,4	69,8	35,6	100,0	45,5	119,0	76,9	130,0	60,8	66,4	214,2	181,3					1	60,8	66,4	1	66,4		181,3		181,3		
1	-13,33%	-76,92%	-8,51%	-73,45%	-9,52%	14,29%	-85,71%	4,17%	-9,09%	-18,75%	-40,55%	-46,73%	-2,69%	-13,24%					1	-40,55%	-46,73%	1	-46,73%		-13,24%		-13,24%		
1	-7,0%	-8,51%	-7,81%	-3,11%	-11,81%	1,51%	-3,71%	7,51%	0,01%	1,51%	-6,11%	-5,21%	11,81%	6,91%					1	-6,11%	-5,21%	1	-5,21%		11,81%		6,91%		

[illegible]

VI₆ - Répartition modale des transports terrestres de marchandises
par produits (Nomenclature Statistiques de Transports), en
1000t, de 1973 à 1982

Source: SITRAM

NB.- Pour le cas de la route, les données fournies tiennent
compte des transports effectués par les véhicules d'au
moins 1 tonne de charge utile en 1973 et 1974; au contrai-
re, à partir de 1975, seule l'activité des véhicules d'au
moins 3 tonnes est comptabilisée.

-CA: Compte d'autrui; CP: Compte propre.

-TN: Total transports nationaux ; TG: Total général (transports
nationaux et internationaux cumulés).

-TI: Total des importations; TE: Total des exportations

-TP: Total transporté pour un type de produits déterminé.

PRINCIPE DE LECTURE DES TABLEAUX VI₆.

EX: Considérons pour ce faire les transports effectués par fer en
1973 pour le produit 0, au niveau national.

7299 milliers de tonnes de produits agricoles et animaux vivants
ont été transportés, soit 4,2% du trafic national terrestre de
ces produits et 4,46%(TP) de leur trafic ferroviaire (uniquement)
par rapport à l'ensemble des produits.

SECTION

0 - Produits agricoles et animaux vivants

1 - Denrées alimentaires et fourrages

2 - Combustibles minéraux solides

3-A- Produits pétroliers bruts

3-B- Produits pétroliers raffinés

4-A- Minerais ferreux et déchets pour la métallurgie

4-B- Minerais et déchets non ferreux

5-A- Produits métallurgiques ferreux

5-B- Produits métallurgiques non ferreux

6-A- Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction

6-B- Matières premières pour l'industrie chimique

7 - Engrais

8-A- Produits chimiques de base

8-B- Pâtes à papier et cellulose

8-C- Autres produits chimiques

9-A- Matériel de transport et matériel agricole

9-B- Machines et articles métalliques

9-C- Verre, faïence, porcelaine

9-D- Autres articles manufacturés.

ARCHIVES/PRODUITS																						TOTAL		
IFER	2 / 7N	14,21	5,02	43,01	3,42	15,02	63,42	25,52	44,02	5,12	2,42	37,92	22,82	25,82	10,02	10,52	12,82	4,52	17,02	7,12	8,52	163558		
1	BOUMES	1	7299	9002	16673	56	19029	27025	2439	22031	311	24281	1471	11484	6126	445	1545	2353	1824	993	9169	1		
1	2 / 7P	1	4,462	5,502	10,192	0,032	11,632	16,522	1,422	13,472	0,192	14,852	0,902	7,022	2,752	0,272	0,942	1,442	1,122	0,612	5,612	1		
1	IEAU	2 / 7N	12,22	0,72	4,52	16,62	11,72	1,52	3,32	0,62	1,82	3,62	6,42	1,32	2,22	2,82	0,92	1,72	0,02	0,12	0,02	3,22	1	
1	BOUMES	1	3899	1318	1761	272	14772	646	314	309	111	36423	250	669	520	127	133	315	4	6	6	61853	1	
1	2 / 7P	1	6,302	2,132	2,852	0,442	23,882	1,042	0,512	0,502	0,182	58,892	0,402	1,082	0,842	0,212	0,222	0,512	0,012	0,012	0,012	1		
1	ROUTE	2 / 7N	193,62	94,22	52,42	80,02	73,32	35,12	71,32	55,42	92,12	93,92	55,72	75,92	72,02	87,22	88,62	85,52	95,52	82,92	92,92	88,32	1	
1	ICACP	BOUMES	1	163574	169085	20311	1311	92831	14962	6826	27711	5698	939890	2162	38293	17113	3894	13028	15711	38713	4848	120026	1695987	1
1	2 / 7P	1	9,642	9,972	1,202	0,082	5,472	0,882	0,402	1,632	0,342	55,422	0,132	2,262	1,012	0,232	0,772	0,932	2,282	0,292	7,082	1		
1	ROUTE	2 / 7N	129,72	21,92	22,72	51,92	25,72	7,02	58,32	31,12	44,42	27,52	36,92	20,82	44,72	54,32	48,52	29,82	26,12	32,02	45,42	28,32	1	
1	PUB	BOUMES	1	51874	39230	8782	851	32505	2994	5580	15535	2717	275158	1432	10499	10621	2423	7131	5474	10576	1871	58646	543919	1
1	2 / 7P	1	9,542	7,212	1,612	0,162	5,982	0,532	1,032	2,862	0,502	50,592	0,262	1,932	1,932	0,432	1,312	1,012	1,942	0,342	10,782	1		
1	ROUTE	2 / 7N	163,92	72,92	29,82	28,12	47,62	28,12	13,02	24,32	48,72	66,42	18,82	55,12	27,32	32,92	40,12	53,72	69,42	50,92	47,52	60,02	1	
1	PRIV	BOUMES	1	111700	129835	11529	440	60526	11968	1246	121561	2981	664732	730	27794	6492	1471	5897	10237	28137	2977	61580	1152068	1
1	2 / 7P	1	9,702	11,272	1,002	0,042	5,242	1,042	0,112	1,062	0,262	57,702	0,062	2,412	0,582	0,132	0,512	0,892	2,442	0,262	5,332	91,32	1	
1	TOTAL	2 / 7B	1	86,32	92,52	73,52	77,22	96,92	64,12	79,82	73,92	80,42	68,72	85,52	79,82	67,32	72,12	79,82	91,52	85,32	94,52	91,32	1	
1	IMAT.	BOUMES	1	174772	179405	38745	1639	126432	42633	9579	50031	6120	1008594	3883	50446	23759	4466	14706	18381	40541	5847	129201	1921400	1
1	2 / 7P	1	9,102	9,342	2,022	0,092	6,592	2,222	0,502	2,602	0,322	52,082	0,202	2,632	1,242	0,232	0,772	0,962	2,112	0,302	6,722	1		
TB = TN + TI + TE																								
1	TI + TE	202530	193927	52721	2123	130678	66533	12005	67769	7616	1035789	5654	59980	27783	6635	20402	23030	44302	6854	136667	2104028	1		
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								
1																								

MARCHANDISES/PRODUITS																					TOTAL	
	0	1	2	3A	3B	4A	4B	5A	5B	6A	6B	7	8A	8B	8C	9A	9B	9C	9D	TOTAL		
1974																						
IFER	Z /TN	14,1Z	4,9Z	40,6Z	4,3Z	13,3Z	71,9Z	22,4Z	46,5Z	6,0Z	2,7Z	28,2Z	22,6Z	27,3Z	9,2Z	9,5Z	12,2Z	4,3Z	14,4Z	6,8Z	8,6Z	
I	DOWNEES	I	7712	8753	14797	36	17976	30251	2082	23373	324	26925	1387	11715	6337	436	1470	2120	1801	1034	8748	
I	Z /TP	I	4,61Z	5,23Z	8,84Z	0,02Z	10,74Z	18,08Z	1,24Z	13,97Z	0,19Z	16,09Z	0,83Z	7,05Z	3,79Z	0,26Z	0,88Z	1,27Z	1,08Z	0,63Z	5,23Z	
IEAU	Z /TN	12,1Z	0,7Z	6,1Z	29,0Z	10,1Z	1,8Z	2,8Z	0,7Z	2,0Z	3,6Z	4,9Z	1,3Z	2,5Z	1,9Z	0,4Z	2,2Z	0,0Z	0,2Z	0,0Z	3,1Z	
I	DOWNEES	I	3849	1238	2212	246	13681	773	260	345	105	36260	242	662	569	91	69	386	4	12	17	
I	Z /TP	I	6,31Z	2,03Z	3,62Z	0,40Z	22,42Z	1,27Z	0,43Z	0,57Z	0,17Z	59,42Z	0,40Z	1,08Z	0,93Z	0,15Z	0,11Z	0,63Z	0,01Z	0,02Z	0,03Z	
IROUTE	Z /TN	193,8Z	94,4Z	53,4Z	66,7Z	76,6Z	26,2Z	74,8Z	52,8Z	92,0Z	93,7Z	66,8Z	76,1Z	70,2Z	88,9Z	90,1Z	85,5Z	95,7Z	85,5Z	93,2Z	88,3Z	
I	ICA+CP	DOWNEES	I	175310	169257	19439	565	103627	11026	6970	26499	4927	945436	3281	39472	16272	4225	13972	14814	40414	6276	
I	Z /TP	I	10,20Z	9,83Z	1,13Z	0,03Z	6,02Z	0,64Z	0,40Z	1,54Z	0,29Z	54,92Z	0,19Z	2,29Z	0,95Z	0,25Z	0,81Z	0,86Z	2,35Z	0,36Z	6,94Z	
IROUTE	Z /TN	131,2Z	24,0Z	26,6Z	41,3Z	27,1Z	5,9Z	41,4Z	30,8Z	60,7Z	25,5Z	27,2Z	22,5Z	43,0Z	54,6Z	40,1Z	29,9Z	31,3Z	42,7Z	47,4Z	27,9Z	
I	PUB	DOWNEES	I	58340	42982	9711	350	36687	2479	3852	15459	3251	253771	1336	11663	9967	2595	6216	5171	13198	3134	
I	Z /TP	I	10,71Z	7,89Z	0,06Z	0,64Z	0,71Z	2,84Z	0,60Z	47,26Z	0,25Z	2,14Z	1,83Z	27,2Z	2,2Z	34,3Z	50,0Z	55,7Z	64,5Z	42,8Z	45,8Z	
IROUTE	Z /TN	162,6Z	70,4Z	26,7Z	35,4Z	49,5Z	20,3Z	33,5Z	68,2Z	39,6Z	53,6Z	53,6Z	53,6Z	53,6Z	67,2Z	72,5Z	77,9Z	90,4Z	86,4Z	93,5Z	90,9Z	
I	PRIV	DOWNEES	I	117,70	126275	9748	215	66940	8547	3118	11040	1676	688065	1945	27809	6305	1630	7756	9643	27216	3142	
I	Z /TP	I	9,96Z	10,73Z	0,83Z	0,02Z	5,69Z	0,73Z	0,26Z	0,14Z	58,46Z	0,17Z	2,36Z	0,54Z	0,54Z	67,2Z	72,5Z	77,9Z	90,4Z	86,4Z	93,5Z	
ITOTAL	Z /TP	I	86,8Z	92,6Z	68,9Z	95,6Z	97,0Z	58,0Z	75,2Z	72,1Z	77,8Z	97,0Z	84,6Z	78,4Z	67,2Z	72,5Z	77,9Z	90,4Z	86,4Z	93,5Z	90,9Z	
INAT.	DOWNEES	I	187071	179248	26468	847	135284	42050	9312	50217	5356	1008621	4910	51849	23178	4752	15511	17320	42219	7342	128280	
I	(TN)	Z /TP	I	9,59Z	9,1Z	1,87Z	0,04Z	6,94Z	2,16Z	0,48Z	2,58Z	0,27Z	51,73Z	0,25Z	2,66Z	1,19Z	0,24Z	0,80Z	0,89Z	2,17Z	0,38Z	
1975																						
T6 = TN + TI + TE		215401	193504	52936	886	139455	72472	12383	69678	6881	1039473	6837	61319	29380	7076	21396	22228	46725	8495	137227	2143932	
1976																						
I	IMPORT																					
IFER	Z /TI	I	20,95Z	6,56Z	58,90Z	0,00Z	16,52Z	46,14Z	55,87Z	60,10Z	20,18Z	9,13Z	3,38Z	40,46Z	26,15Z	20,76Z	10,16Z	19,82Z	20,48Z	34,65Z	19,40Z	
I	DOWNEES	I	1547	351	8679	0	289	3470	1527	5291	204	1127	30	2934	736	401	320	499	410	167	857	
I	Z /TP	I	5,37Z	1,22Z	30,13Z	0,00Z	0,93Z	12,04Z	5,30Z	18,33Z	0,71Z	3,91Z	0,10Z	10,18Z	2,55Z	1,39Z	1,11Z	1,73Z	1,42Z	0,58Z	2,97Z	
IEAU	Z /TI	I	5,92Z	13,94Z	24,33Z	0,02Z	46,62Z	19,16Z	24,88Z	15,20Z	23,34Z	17,13Z	30,52Z	20,29Z	15,92Z	12,99Z	1,17Z	12,27Z	1,15Z	0,41Z	0,43Z	
I	DOWNEES	I	457	746	3585	0	759	1441	680	1336	236	2114	271	1471	448	251	37	309	23	2	19	
I	Z /TP	I	3,09Z	5,27Z	25,31Z	0,00Z	5,36Z	10,17Z	4,80Z	9,43Z	1,67Z	14,92Z	1,91Z	10,53Z	3,16Z	1,77Z	0,26Z	2,18Z	0,16Z	0,01Z	0,13Z	
IROUTE	Z /TI	I	73,13Z	79,51Z	16,77Z	100,00Z	36,86Z	34,70Z	19,55Z	24,70Z	56,46Z	73,74Z	66,10Z	39,25Z	57,92Z	66,25Z	88,67Z	67,91Z	78,37Z	64,94Z	80,17Z	
I	DOWNEES	I	5401	4256	2471	39	600	2610	526	2170	571	9100	587	2846	1630	1280	2794	1710	1569	313	3541	
I	Z /TP	I	12,27Z	9,67Z	5,61Z	0,09Z	1,36Z	5,93Z	1,20Z	4,93Z	1,30Z	20,68Z	1,33Z	6,47Z	3,70Z	2,91Z	6,35Z	3,89Z	3,56Z	0,71Z	8,05Z	
ITOTAL	Z /TI	I	3,4Z	2,6Z	27,8Z	4,4Z	1,2Z	10,4Z	22,1Z	12,6Z	14,7Z	1,2Z	13,0Z	11,8Z	9,5Z	27,3Z	14,7Z	11,3Z	4,3Z	5,7Z	3,2Z	
I	IMPORTDOWNEES	I	7385	5353	14735	39	1628	7521	2733	8787	1011	12341	888	7251	2814	1932	3151	2518	2002	482	4417	
I	(TI)	Z /TP	I	8,49Z	6,15Z	16,94Z	0,04Z	1,87Z	8,65Z	3,14Z	10,10Z	1,16Z	14,19Z	1,02Z	8,34Z	3,23Z	2,22Z	3,62Z	2,89Z	2,30Z	0,55Z	
1977																						
I	TI + TE	I	28330	14256	16448	39	4171	30422	3071	19461	1525	30852	1927	9470	6402	2324	5885	4908	4506	1153	8947	
1978																						
I	(TE)	Z /TP	I	19,55Z	8,31Z	1,62Z	0,00Z	2,37Z	21,38Z	0,32Z	9,96Z	0,48Z	17,28Z	0,97Z	2,07Z	3,33Z	0,37Z	2,55Z	2,23Z	2,34Z	0,63Z	
I	EXPORTDOWNEES	I	20945	8903	1733	0	2503	22901	338	10674	514	18511	1039	2219	3588	392	2734	2390	2504	671	4530	
ITOTAL	Z /TI	I	9,7Z	4,6Z	3,3Z	0,0Z	1,8Z	31,6Z	2,7Z	15,3Z	7,5Z	1,8Z	15,2Z	3,6Z	12,1Z	5,5Z	12,8Z	10,8Z	5,4Z	7,9Z	3,3Z	
I	Z /TP	I	24,39Z	12,46Z	4,60Z	0,00Z	4,25Z	1,29Z	0,63Z	5,84Z	0,89Z	22,12Z	0,28Z	0,86Z	5,35Z	0,48Z	5,25Z	2,47Z	4,68Z	1,01Z	7,14Z	
I	DOWNEES	I	10104	5159	250	0	1765	535	262	2419	367	9162	115	358	2214	199	2175	1024	1938	417	2957	
IROUTE	Z /TE	I	48,24Z	57,95Z	14,43Z		69,41Z	2,34Z	77,51Z	22,66Z	71,40Z	49,49Z	11,07Z	16,13Z	61,71Z	50,77Z	79,55Z	42,85Z	77,40Z	62,15Z	65,28Z	
I	Z /TP	I	39,11Z	6,04Z	0,19Z	0,00Z	0,11Z	0,69Z	0,05Z	9,97Z	0,02Z	39,59Z	0,22Z	0,38Z	0,98Z	0,17Z	0,46Z	0,39Z	0,03Z	0,08Z	1,51Z	
I	DOWNEES	I	6831	1055	33	0	20	120	9	1741	4	6916	38	66	171	29	81	68	8	14	263	
IEAU	Z /TE	I	32,61Z	11,85Z	1,90Z		0,79Z	0,52Z	2,66Z	16,31Z	0,78Z	37,36Z	3,66Z	2,97Z	4,77Z	7,40Z	2,96Z	2,95Z	0,32Z	2,09Z	5,81Z	
I	Z /TP	I	8,31Z	5,57Z	3,01Z	0,00Z	1,57Z	46,11Z	0,14Z	13,50Z	0,30Z	5,04Z	1,84Z	3,72Z	2,49Z	0,34Z	0,99Z	2,89Z	1,16Z	0,50Z	2,72Z	
I	DOWNEES	I	4010	2669	1450	0	758	22246	67	6514	143	2433	886	1795	1203	164	478	1298	538	240	1310	
IFER	Z /TE	I	19,15Z	30,20Z	83,67Z		29,81Z	97,14Z	19,82Z	61,03Z	27,82Z	13,14Z	85,27Z	80,89Z	33,53Z	41,84Z	17,48Z	54,31Z	22,28Z	35,77Z	28,92Z	
1979																						
I	EXPORT																					

MARCHANDISES/PRODUITS																					0	1	2	3A	3B	4A	4B	5A	5B	6A	6B	7	8A	8B	9A	9B	9C	9D	TOTAL																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
I 1977																					I																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
I 3																					I																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
I IFER																					I Z /TN																					I 15,22																					I 3,02																					I 43,02																					I 32,82																					I 13,62																					I 68,22																					I 14,62																					I 41,22																					I 7,92																					I 2,42																					I 26,72																					I 19,72																					I 30,92																					I 9,82																					I 9,22																					I 11,52																					I 6,32																					I 13,32																					I 9,12																					I 8,42																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I DONNEES																					I 5933																					I 7950																					I 12782																					I 136																					I 15503																					I 21294																					I 1375																					I 15257																					I 311																					I 19238																					I 1189																					I 8829																					I 5581																					I 365																					I 1248																					I 2041																					I 1435																					I 1100																					I 8303																					I 129870																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I Z /TP																					I 4,572																					I 6,122																					I 9,842																					I 0,102																					I 11,942																					I 16,402																					I 1,062																					I 11,752																					I 0,242																					I 14,812																					I 0,922																					I 6,802																					I 4,302																					I 0,282																					I 0,962																					I 1,572																					I 1,102																					I 0,852																					I 6,392																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
I 1																					I IEAU																					I Z /TN																					I 12,52																					I 0,82																					I 14,82																					I 27,52																					I 10,42																					I 2,52																					I 2,62																					I 0,72																					I 3,12																					I 3,72																					I 0,92																					I 3,12																					I 0,52																					I 0,32																					I 1,72																					I 0,12																					I 0,12																					I 0,02																					I 3,32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I DONNEES																					I 2876																					I 1246																					I 4404																					I 114																					I 11888																					I 781																					I 248																					I 243																					I 124																					I 27011																					I 185																					I 425																					I 567																					I 20																					I 41																					I 296																					I 34																					I 12																					I 4																					I 50499																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I Z /TP																					I 5,702																					I 2,472																					I 8,722																					I 0,232																					I 23,342																					I 1,532																					I 0,492																					I 0,482																					I 0,252																					I 53,492																					I 0,332																					I 0,842																					I 1,122																					I 0,042																					I 0,082																					I 0,392																					I 0,072																					I 0,022																					I 0,012																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
I 1																					I IROUTE																					I Z /TN																					I 192,32																					I 94,22																					I 42,22																					I 39,82																					I 75,92																					I 29,32																					I 82,82																					I 58,22																					I 89,02																					I 94,32																					I 69,62																					I 79,42																					I 66,02																					I 89,72																					I 90,52																					I 86,82																					I 93,62																					I 86,52																					I 90,82																					I 88,32																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I ICACP																					I DONNEES																					I 104934																					I 148448																					I 12533																					I 165																					I 86450																					I 9151																					I 7811																					I 21573																					I 3517																					I 77230																					I 3099																					I 35652																					I 11924																					I 3351																					I 12308																					I 15419																					I 21375																					I 7138																					I 82477																					I 135955																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I Z /TP																					I 7,722																					I 10,922																					I 0,922																					I 0,012																					I 6,362																					I 0,672																					I 0,572																					I 1,592																					I 0,242																					I 56,802																					I 0,232																					I 2,622																					I 0,882																					I 0,252																					I 0,912																					I 1,132																					I 1,572																					I 0,532																					I 6,072																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
I 1																					I IROUTE																					I Z /TN																					I 130,12																					I 29,42																					I 18,52																					I 24,12																					I 24,42																					I 8,42																					I 29,02																					I 28,92																					I 47,82																					I 27,72																					I 47,52																					I 24,02																					I 37,42																					I 47,22																					I 53,82																					I 39,92																					I 39,92																					I 24,42																					I 48,92																					I 29,22																					I 1																					I 450063																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
I 1																					I I PUB																					I DONNEES																					I 34283																					I 46334																					I 5490																					I 100																					I 27824																					I 2633																					I 2738																					I 10720																					I 1888																					I 22688																					I 2116																					I 10788																					I 6758																					I 1763																					I 7319																					I 7085																					I 9108																					I 2014																					I 44414																					I 450063																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I Z /TP																					I 7,622																					I 10,302																					I 1,222																					I 0,022																					I 6,182																					I 0,592																					I 0,612																					I 2,382																					I 0,422																					I 50,372																					I 0,472																					I 2,402																					I 1,502																					I 0,392																					I 1,632																					I 1,572																					I 2,022																					I 0,452																					I 9,972																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
I 1																					I IROUTE																					I Z /TN																					I 162,12																					I 64,82																					I 23,72																					I 15,72																					I 51,52																					I 20,92																					I 53,82																					I 29,52																					I 41,22																					I 66,72																					I 22,12																					I 55,42																					I 28,62																					I 42,52																					I 36,72																					I 46,92																					I 53,72																					I 62,12																					I 41,92																					I 59,12																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I I PRIV																					I DONNEES																					I 70651																					I 102114																					I 7043																					I 65																					I 58626																					I 6518																					I 5073																					I 10853																					I 1629																					I 54542																					I 983																					I 24864																					I 5166																					I 1588																					I 4989																					I 8334																					I 12267																					I 5124																					I 38063																					I 909492																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I Z /TP																					I 7,772																					I 11,232																					I 0,772																					I 0,012																					I 6,452																					I 0,722																					I 0,562																					I 1,192																					I 0,182																					I 59,982																					I 0,112																					I 2,732																					I 0,572																					I 0,172																					I 0,552																					I 0,922																					I 1,352																					I 0,582																					I 4,192																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
I 1																					I ITOTAL																					I Z /TG																					I 82,12																					I 90,42																					I 66,82																					I 100,02																					I 94,62																					I 61,02																					I 75,92																					I 67,02																					I 71,02																					I 96,62																					I 77,52																					I 87,52																					I 75,02																					I 65,12																					I 66,52																					I 79,42																					I 82,42																					I 87,02																					I 91,42																					I 89,72																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I IMAT.																					I DONNEES																					I 113743																					I 157644																					I 29719																					I 415																					I 113841																					I 31226																					I 9434																					I 37073																					I 3952																					I 81879																					I 4453																					I 44506																					I 18072																					I 3736																					I 13597																					I 17756																					I 22844																					I 8250																					I 90784																					I 153924																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
I 1																					I (TN)																					I Z /TP																					I 7,392																					I 10,242																					I 1,932																					I 0,032																					I 7,392																					I 2,032																					I 0,612																					I 2,412																					I 3,262																					I 53,152																					I 0,292																					I 2,922																					I 1,172																					I 0,242																					I 0,882																					I 1,152																					I 1,482																					I 0,542																					I 5,902																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I TG = TN + TI + TE																					I 138502																					I 174375																					I 44485																					I 415																					I 120399																					I 51169																					I 12432																					I 55369																					I 5585																					I 847444																					I 6075																					I 51316																					I 24088																					I 5737																					I 20456																					I 22373																					I 27738																					I 9488																					I 99367																					I 1716773																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
I 1																					I IMPORT																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																					I 1																				

INCHANDISES/PRODUCTS	0	1	2	3A	3B	4A	4B	5A	5B	6A	6B	7	8A	8B	8C	9A	9B	9C	9D	TOTAL
IFER	15,12	5,32	42,32	27,12	14,02	64,82	13,32	43,12	6,42	2,42	26,42	21,72	37,02	14,12	7,32	10,52	5,72	20,12	8,82	8,62
BOMBEES	1 6191	8049	12412	157	16374	21022	1325	15475	328	19058	1319	8483	5493	337	1132	2030	1266	1239	7667	129777
IEAU	12,62	1,02	20,72	20,82	10,52	1,82	2,12	0,92	2,22	3,12	3,62	1,42	3,22	0,52	0,32	1,72	0,22	0,12	0,02	3,32
BOMBEES	1 3107	1454	6077	119	12296	563	211	306	115	21254	178	570	496	13	48	333	34	9	1	50184
IRROUTE	129,32	28,02	17,92	15,62	21,52	10,32	46,22	28,12	43,12	27,12	40,32	20,62	31,62	45,02	51,62	44,52	37,52	33,72	52,52	28,72
BOMBEES	1 35300	42442	5271	89	25191	3246	4614	10087	2207	215041	2008	8247	4861	1138	8054	8610	8383	2075	45956	430820
IRROUTE	163,02	65,72	19,12	34,22	56,12	21,12	38,42	28,02	48,22	67,42	29,72	56,22	28,12	40,32	40,82	43,32	56,62	46,12	38,72	59,32
BOMBEES	1 73817	99558	5616	207	63384	6641	3837	10056	2469	530603	1483	22492	4319	1019	6361	8385	12645	2842	33831	891565
ITOTAL	1 81,22	89,02	66,52	100,02	94,02	63,02	74,42	65,32	75,22	96,42	73,12	85,22	70,42	51,82	68,12	77,52	81,42	83,52	88,72	88,82
IMAT. BOMBEES	1 120415	151503	29376	572	117245	31472	9987	35924	5119	784956	4988	39992	15369	2527	15395	19358	22328	6165	87455	1502346
ITOTAL	1 8,022	10,082	1,962	0,042	7,802	2,092	0,662	2,392	0,342	52,382	0,332	2,462	1,022	0,172	1,042	1,292	1,492	0,412	5,822	1
ITOTAL	1 148286	170284	44201	572	124746	49947	13419	54998	6811	816634	6823	46926	21825	4879	22907	24973	27426	7379	98597	1691633
IMPORT	1																			
IFER	17,712	7,242	53,832	31,332	62,072	67,852	55,052	13,672	7,362	2,532	37,972	28,682	16,262	5,462	30,292	14,242	15,082	13,292	30,022	
BOMBEES	1 1691	549	7279	0	709	2129	2094	4752	137	764	13	1972	785	298	203	547	321	92	710	25035
IEAU	1 9,812	10,502	40,822	46,272	19,912	16,822	11,322	20,362	10,482	24,712	17,872	6,612	9,712	1,912	0,812	2,182	1,282	0,372	2,802	
BOMBEES	1 931	796	3520	0	1047	483	519	977	204	1109	127	928	181	178	71	9	14	0	25	13319
IRROUTE	1 6,992	5,982	41,442	0,002	7,862	5,132	3,902	7,342	1,532	6,972	1,362	1,342	0,532	0,072	0,112	0,002	0,192			
IRROUTE	1 72,482	82,252	5,332	22,402	18,022	15,332	33,632	65,972	81,962	72,762	44,172	64,712	74,032	92,632	69,212	85,142	84,922	86,252	54,012	
BOMBEES	1 6880	6233	724	0	507	618	473	2903	661	8509	374	2294	1771	1357	3443	1250	1919	518	4609	45043
ITOTAL	1 15,272	13,842	1,612	0,002	1,132	1,372	1,052	6,442	1,472	18,892	0,832	5,092	3,932	3,012	7,642	2,782	4,262	1,152	10,232	1
ITOTAL	1 6,42	4,52	30,62	0,02	1,82	6,92	23,02	15,72	14,72	1,32	7,52	11,12	12,52	37,62	16,22	7,22	8,22	8,32	5,42	4,92
IMPORTBOMBEES	1 9492	7578	13523	0	2263	3430	3086	8632	1002	10382	514	5194	2737	1833	3717	1806	2254	610	5344	83397
ITOTAL	1 11,382	9,092	16,222	0,002	2,712	4,112	3,702	10,352	1,202	12,452	0,622	6,232	3,282	2,202	4,462	2,172	2,702	0,732	6,412	1
ITOTAL	1 27871	18781	14825	0	7501	18475	3432	19074	1692	29678	1835	6934	6456	2352	7312	5615	5098	1214	11142	189287
EXPORTBOMBEES	1 17,362	10,582	1,232	0,002	4,952	14,212	0,332	9,862	0,632	18,222	1,252	1,642	3,512	0,492	3,402	3,602	2,692	0,572	5,482	1
ITOTAL	1 12,42	6,62	2,92	0,02	4,22	30,12	2,62	19,02	10,12	2,42	19,42	3,72	17,02	10,62	15,72	15,32	10,42	6,22	5,92	105890
IRROUTE	1 19,612	12,502	0,212	0,002	4,342	1,512	0,482	4,642	0,982	22,652	0,252	0,912	4,182	0,832	5,972	4,942	4,652	0,902	10,432	1
BOMBEES	1 9846	6273	105	0	2178	759	239	2339	491	11373	126	456	2099	416	2999	2482	2337	451	5235	50206
IRROUTE	1 53,572	56,012	8,042	41,582	5,042	69,082	22,402	71,162	58,942	9,542	26,212	56,442	80,152	83,422	65,162	82,172	74,672	90,292	47,412	1
IRROUTE	1 32,822	10,742	0,192	0,002	9,652	0,192	0,162	8,772	0,292	34,292	0,222	0,252	0,652	0,022	0,942	0,312	0,072	0,002	0,432	1
BOMBEES	1 5422	1775	32	0	1595	31	26	1449	48	5663	37	42	107	4	155	51	11	0	71	16521
IEAU	1 29,502	15,842	2,462	30,452	0,212	7,512	13,882	6,962	29,362	2,802	2,412	2,882	0,772	4,312	1,342	0,392	0,002	1,222	15,602	1
IEAU	1 7,942	8,052	2,972	0,002	3,742	36,402	0,212	16,992	0,392	5,772	2,962	3,172	3,842	0,252	1,132	3,262	1,272	0,392	1,262	1
BOMBEES	1 3111	3153	1165	0	1465	14255	81	6654	151	2258	1158	1242	1513	99	441	1276	496	153	492	39163
IFER	1 16,932	28,142	89,482	27,972	94,752	23,412	63,722	21,882	11,702	87,662	71,382	40,682	19,082	12,272	33,502	17,442	25,332	8,492	36,982	1
EXPORT	1																			

[illegible]

ANNEXE VI₇ : REPARTITION MODALE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS
FRANCAISES PAR PRODUITS (Nomenclature NST), EN POURCENTA-
GES, DE 1973 à 1983.

PRINCIPE DE LECTURE

- Trafic par route
- Trafic par fer
- - - Trafic par voie navigable.

Les courbes situées dans le cadran supérieur du graphique retracent l'évolution des importations et celles du cadran inférieur l'évolution des exportations.

Les triangles donnent une comparaison des flux, en valeur absolue, des exportations par rapport aux importations. Ces dernières sont dans chaque cas prises pour unité. Cela fournit ainsi l'ordre de grandeur du rapport exportations/ importations.

Le rectangle vertical indique la part du produit considéré dans l'ensemble des importations (partie supérieure) et des exportations (partie inférieure).

SECTION

0 - Produits agricoles et animaux vivants

1 - Denrées alimentaires et fourrages

2 - Combustibles minéraux solides

3-A- Produits pétroliers bruts

3-B- Produits pétroliers raffinés

4-A- Minerais ferreux et déchets pour la métallurgie

4-B- Minerais et déchets non ferreux

5-A- Produits métallurgiques ferreux

5-B- Produits métallurgiques non ferreux

6-A- Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction

6-B- Matières premières pour l'industrie chimique

7 - Engrais

8-A- Produits chimiques de base

8-B- Pâtes à papier et cellulose

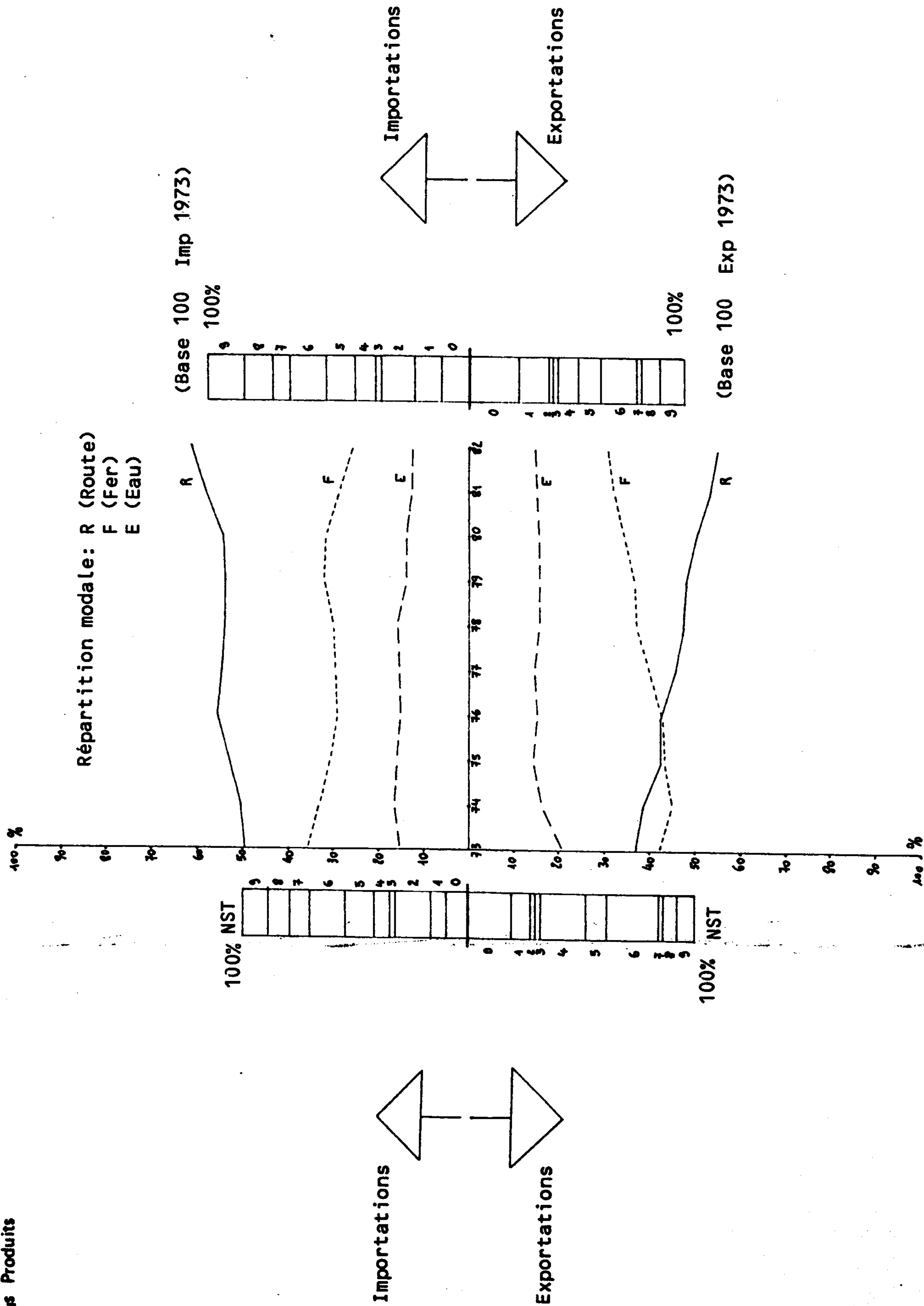
8-C- Autres produits chimiques

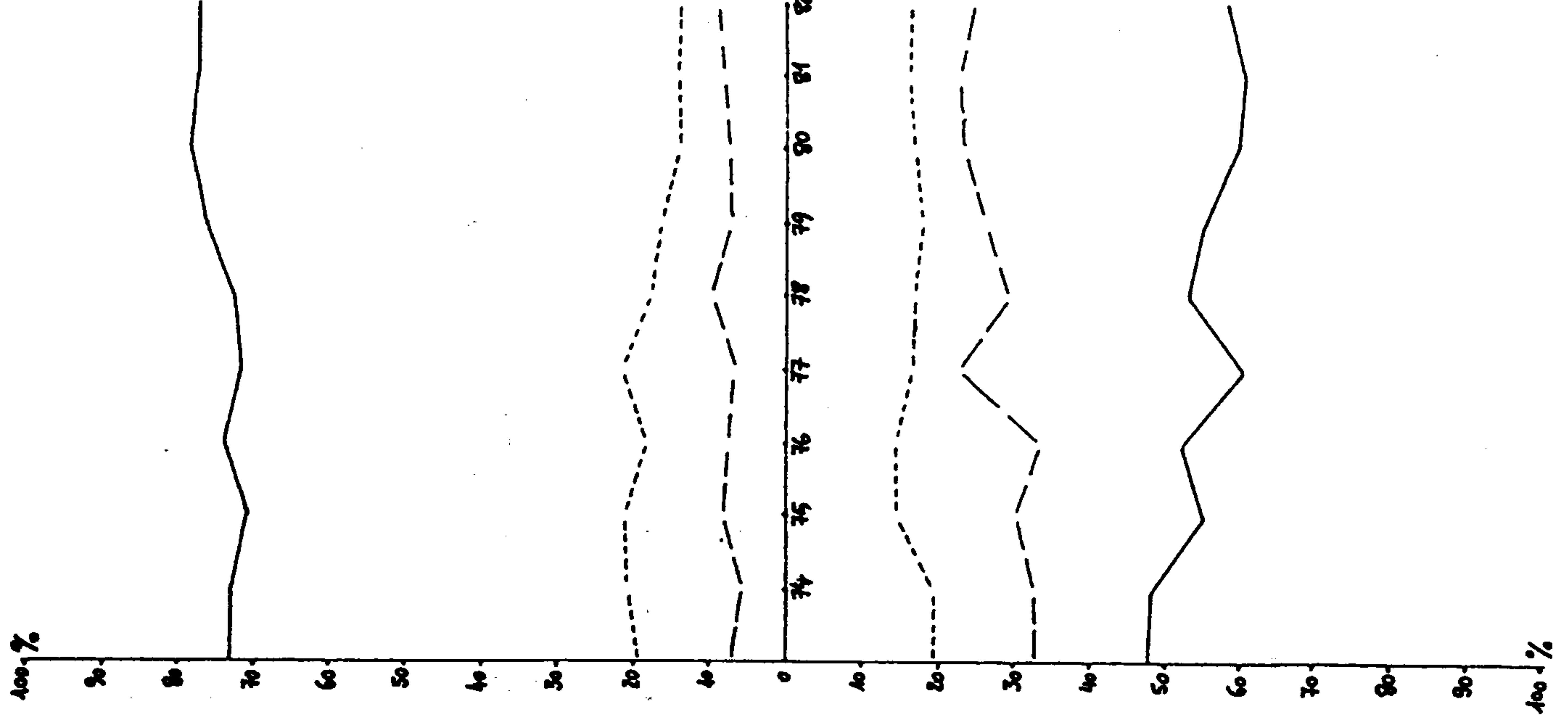
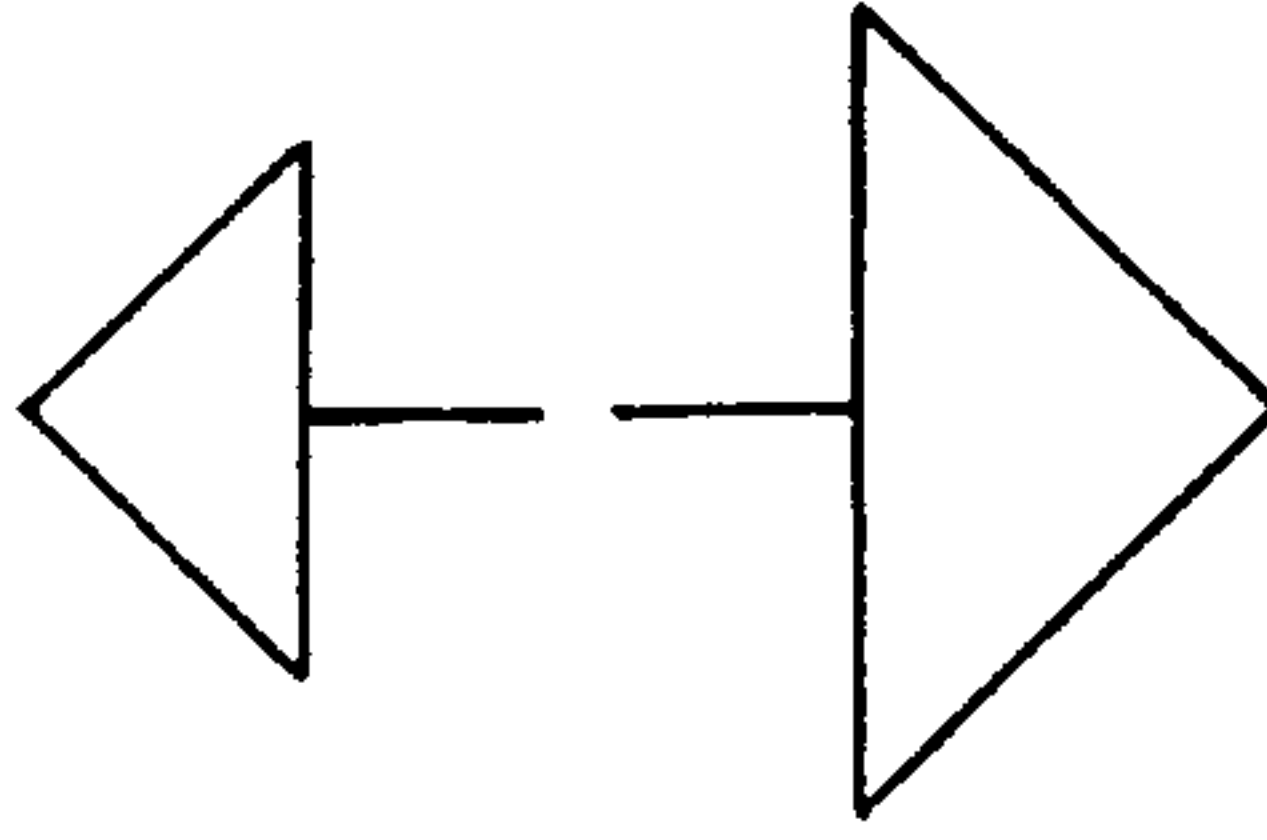
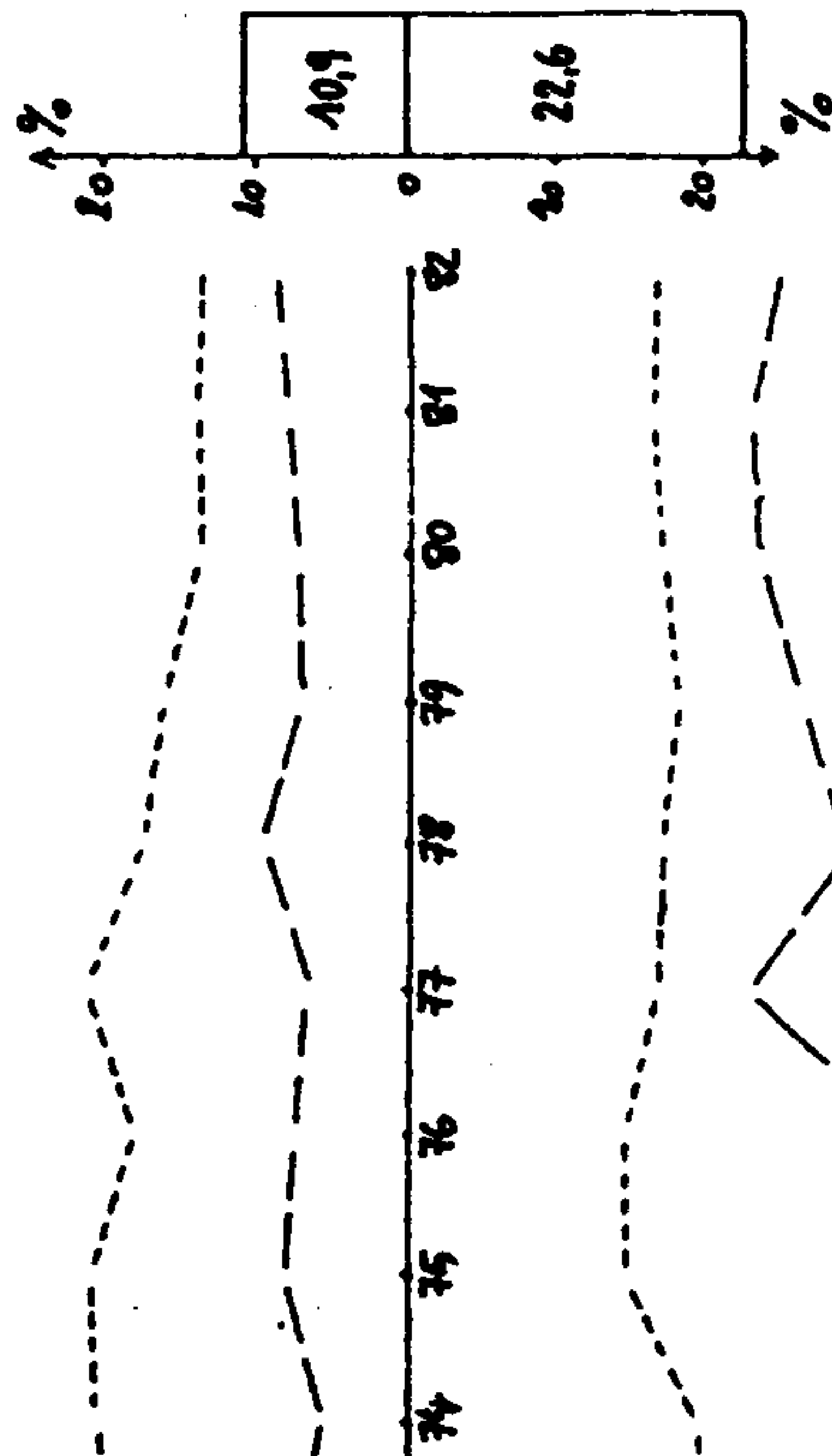
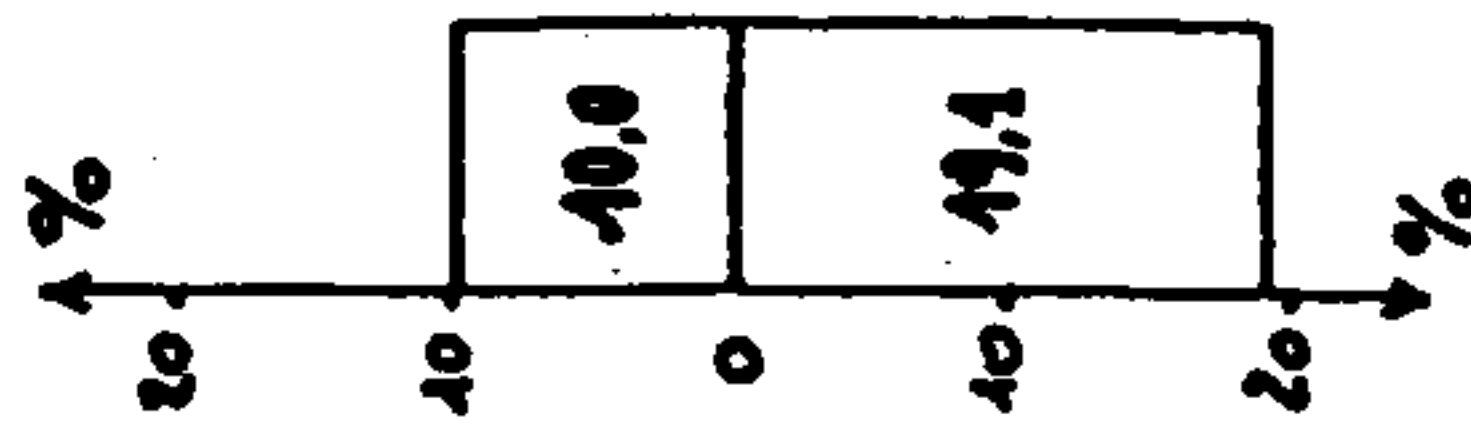
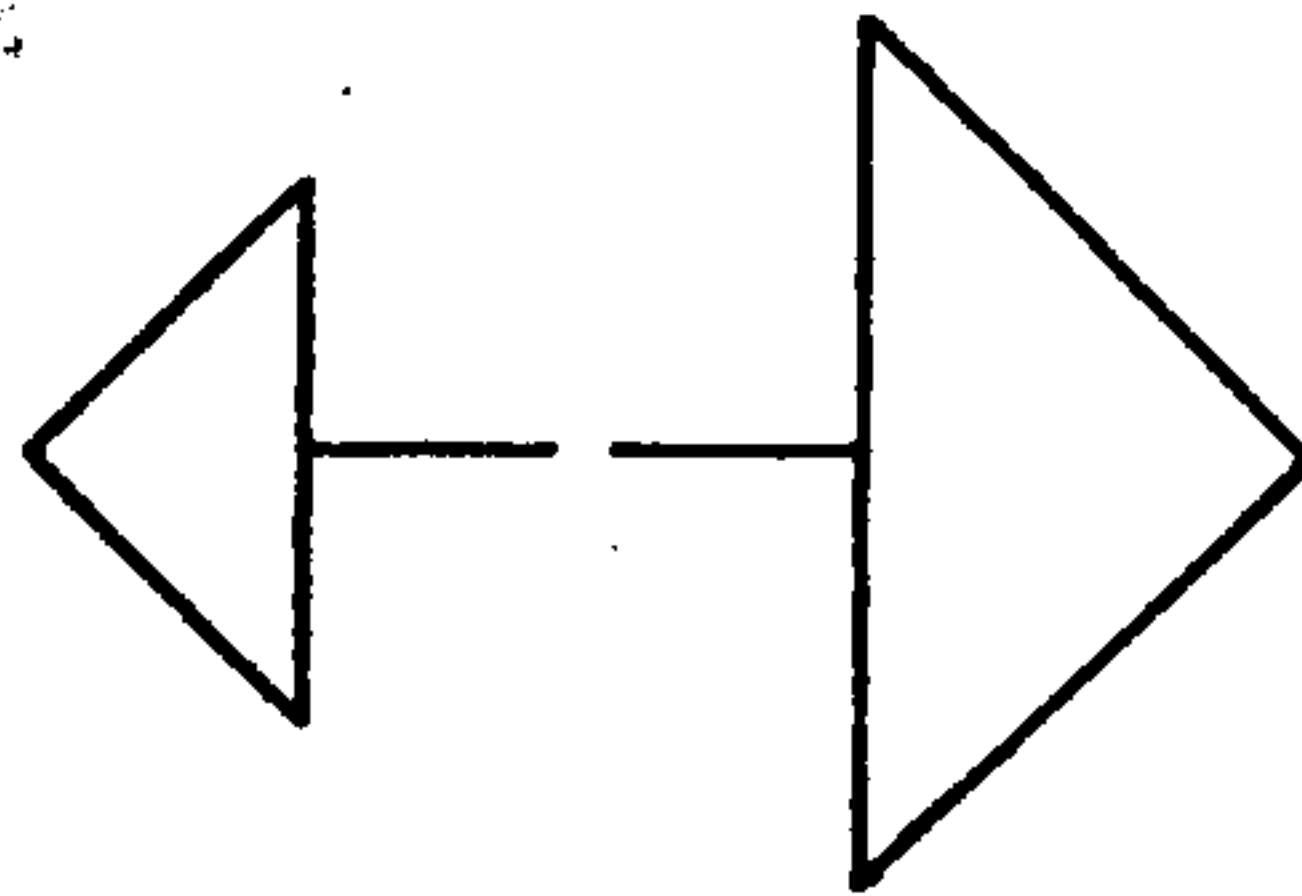
9-A- Matériel de transport et matériel agricole

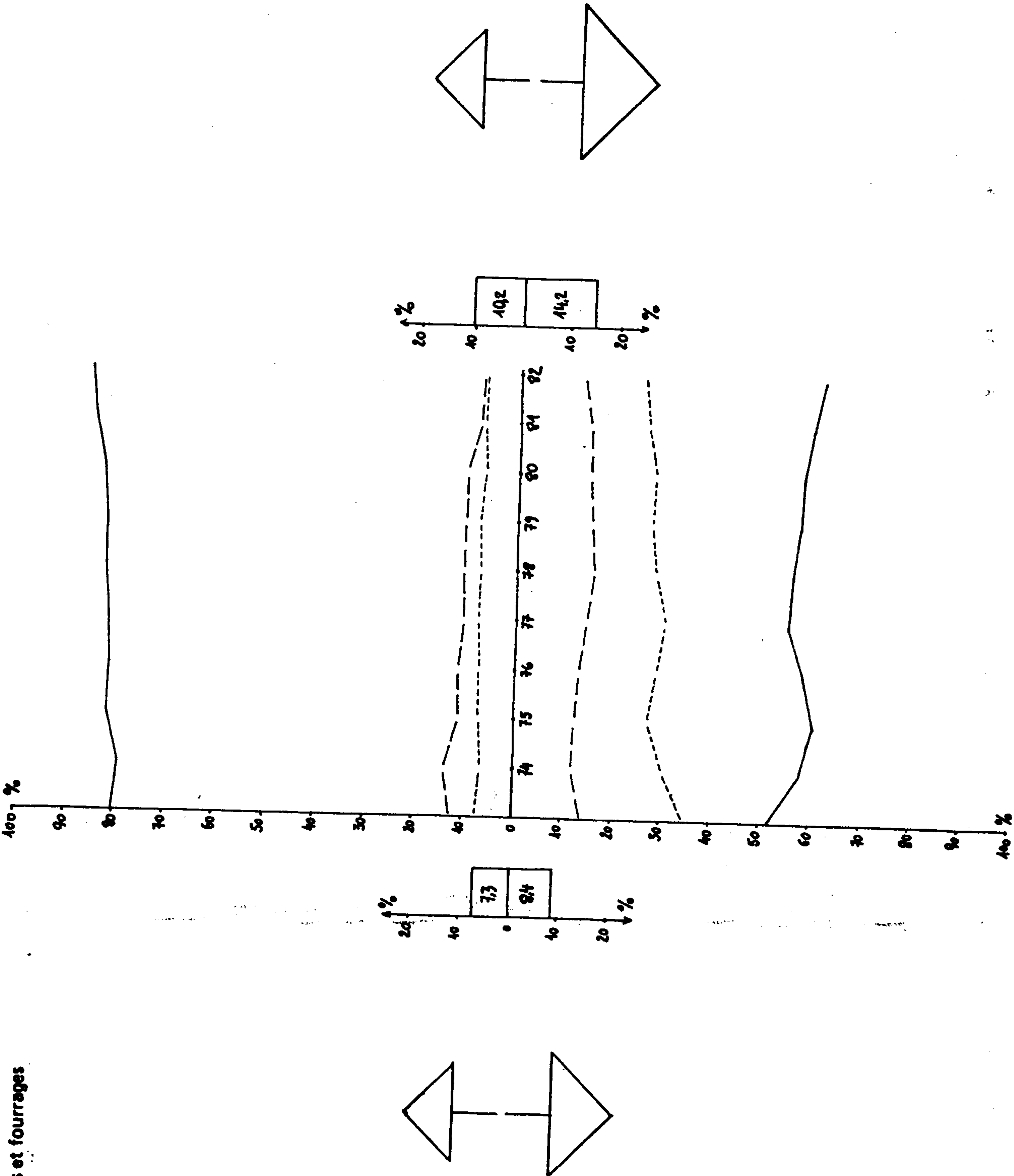
9-B- Machines et articles métalliques

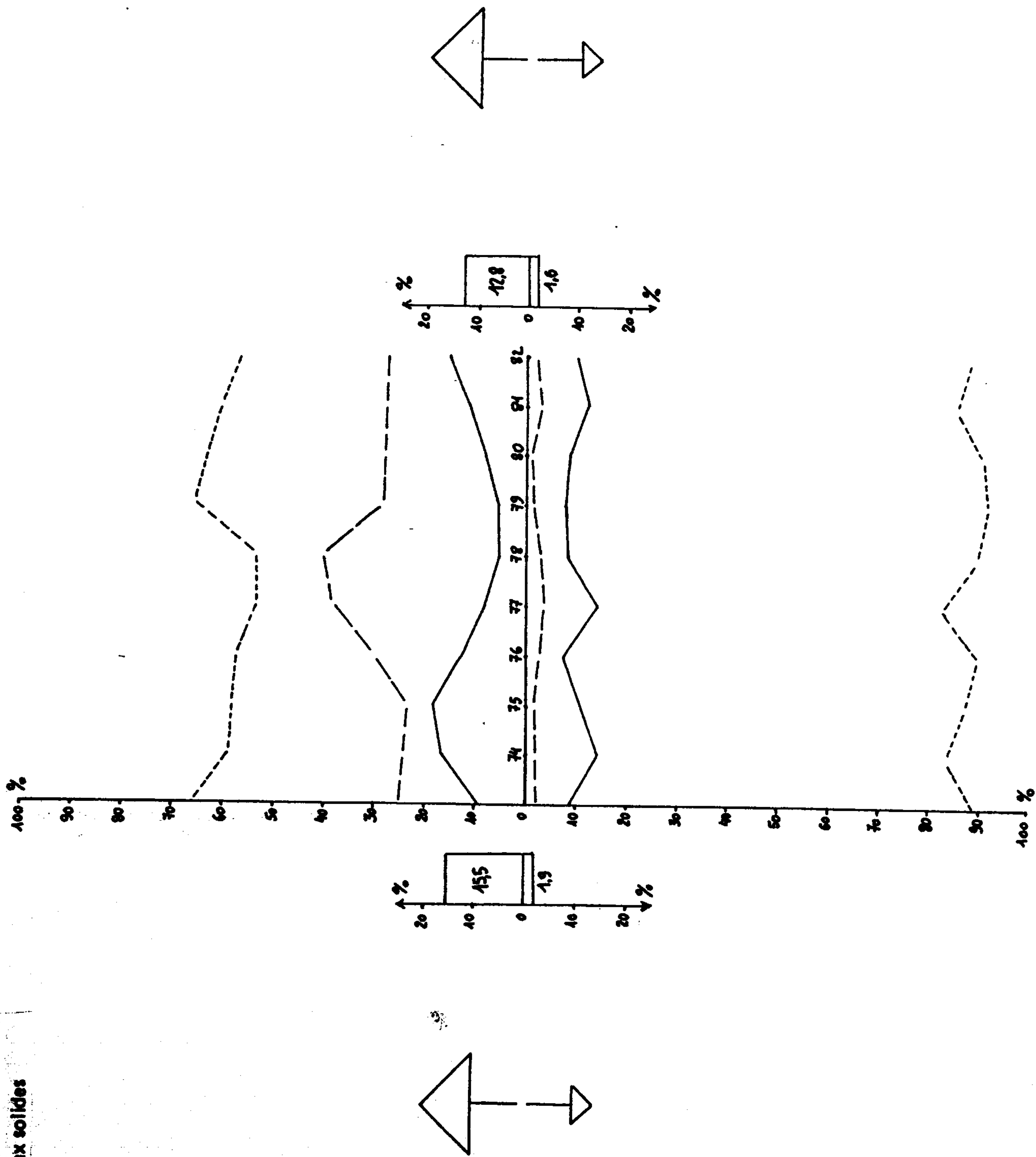
9-C- Verre, faïence, porcelaine

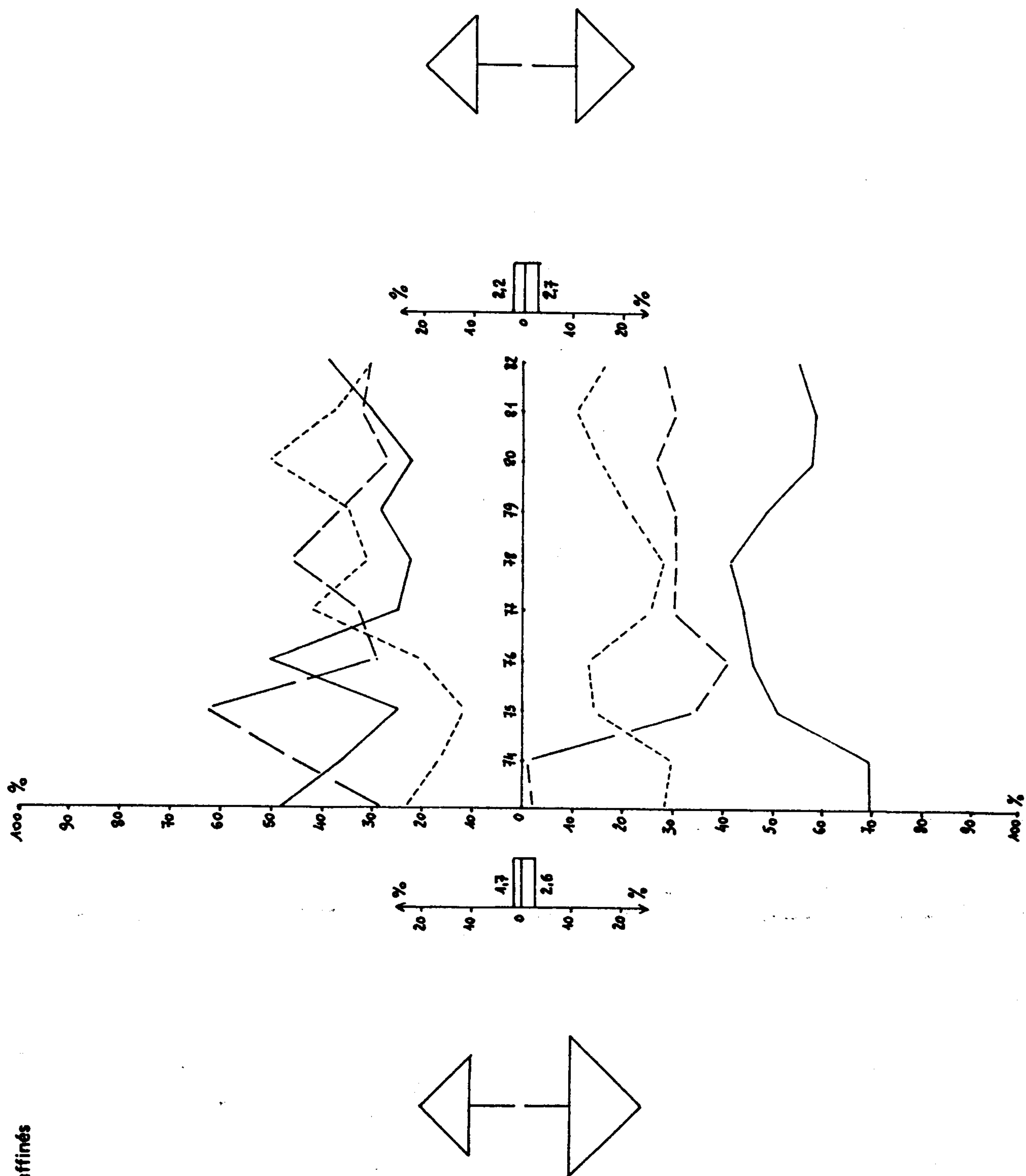
9-D- Autres articles manufacturés.

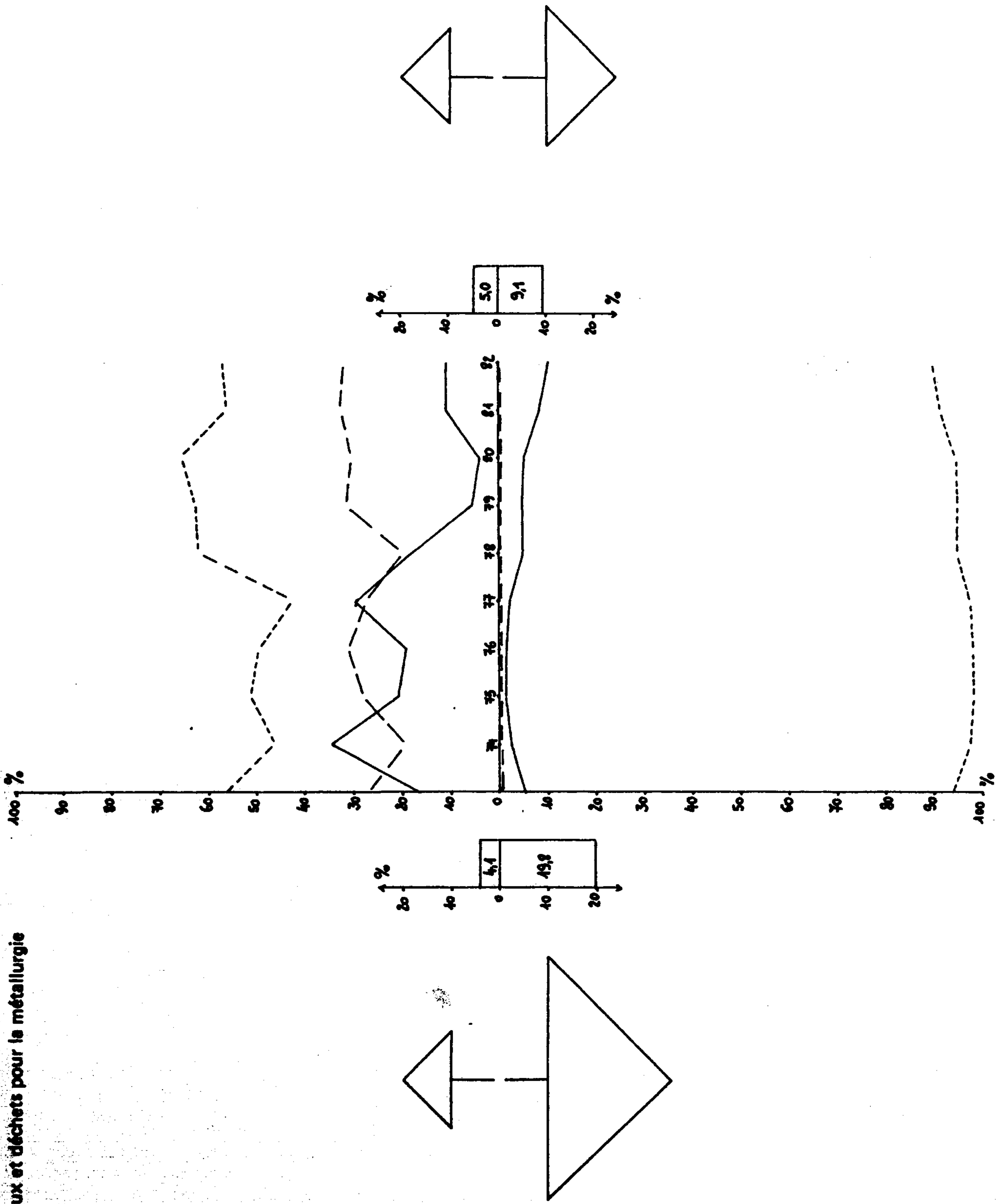


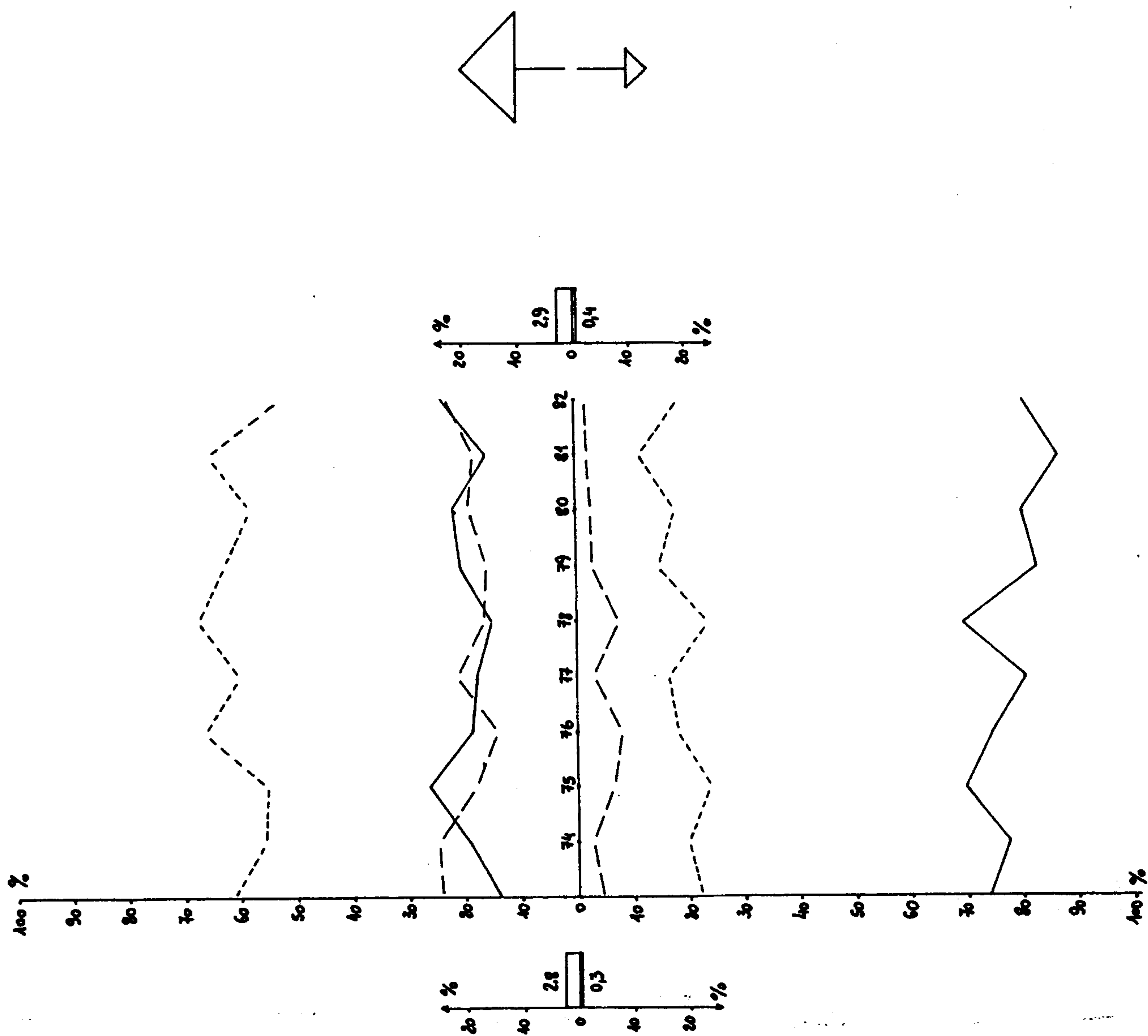


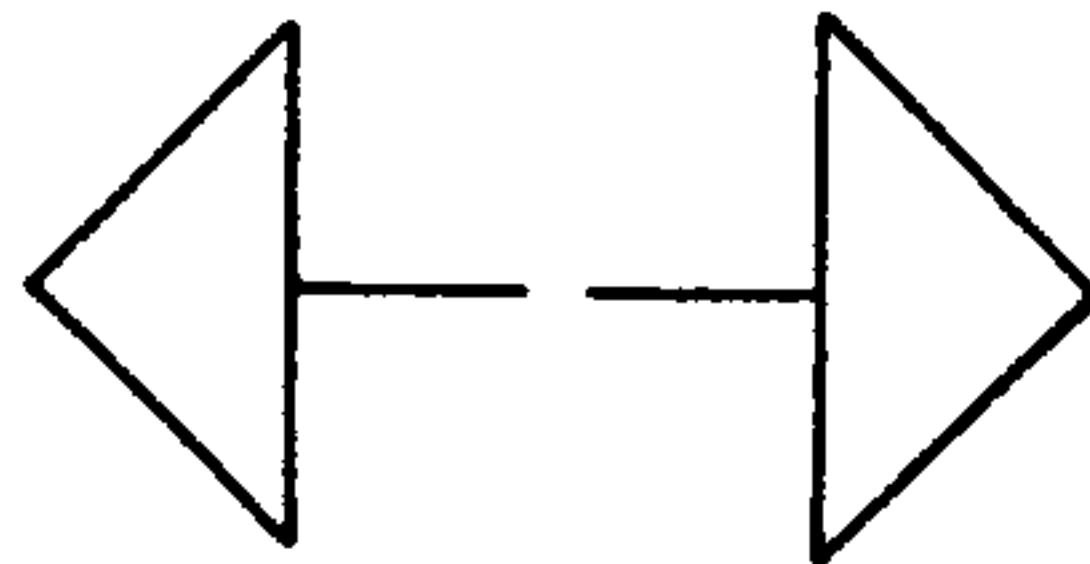
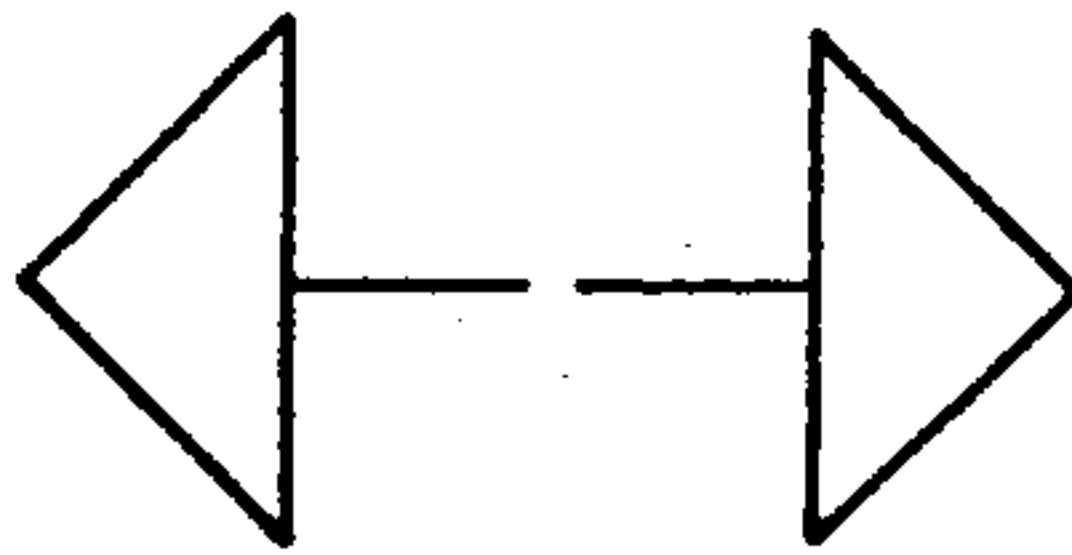
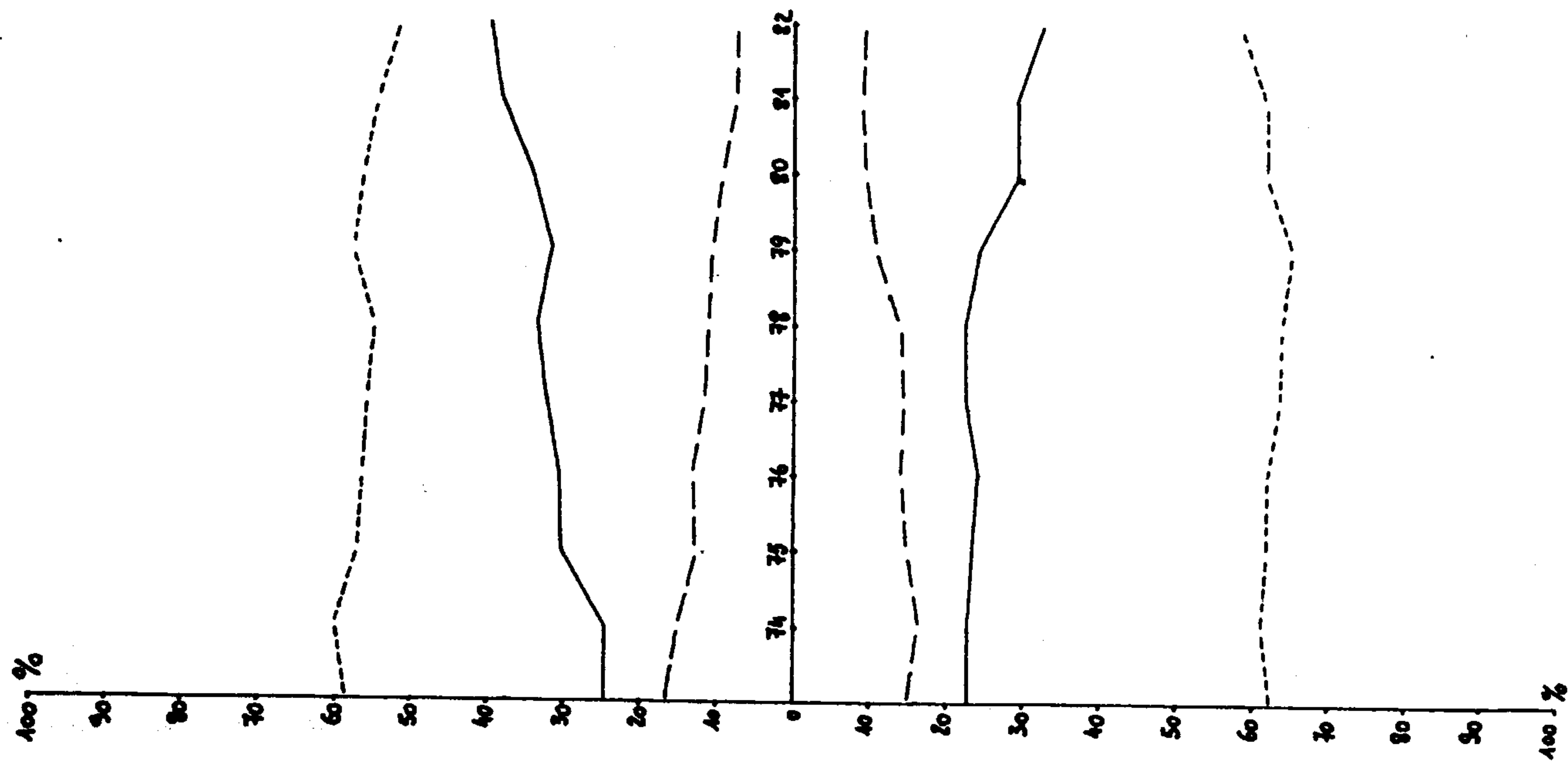


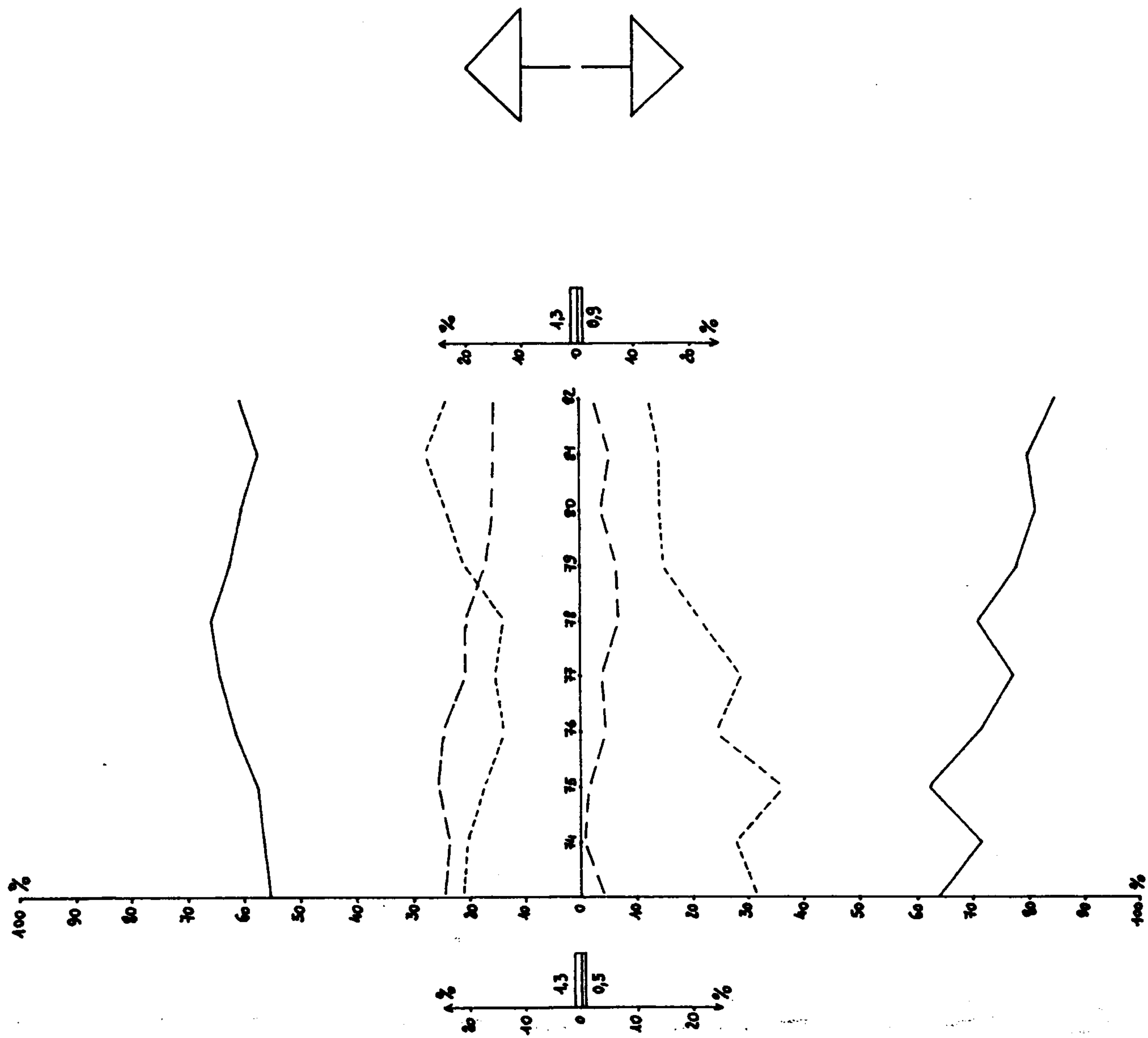




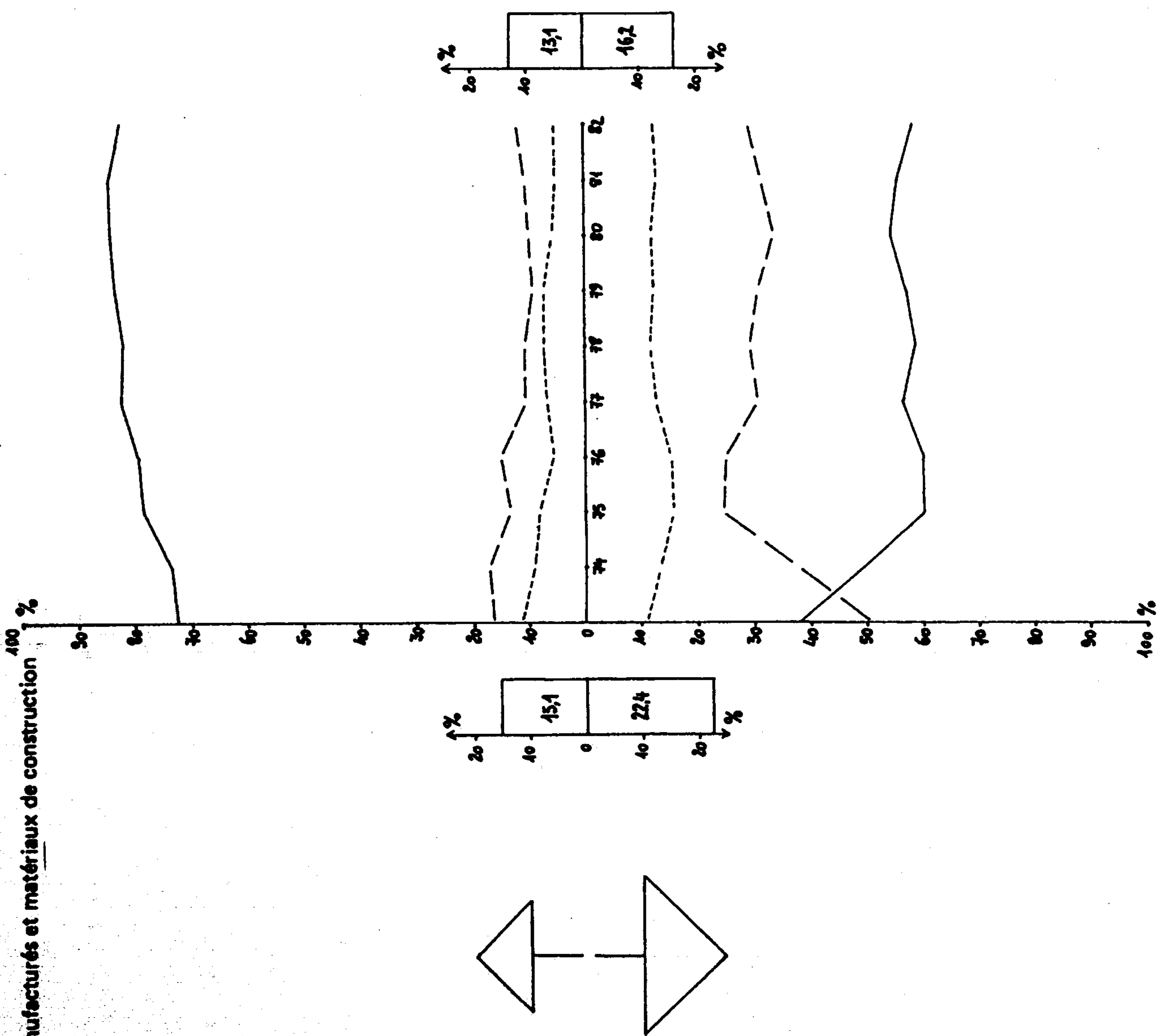


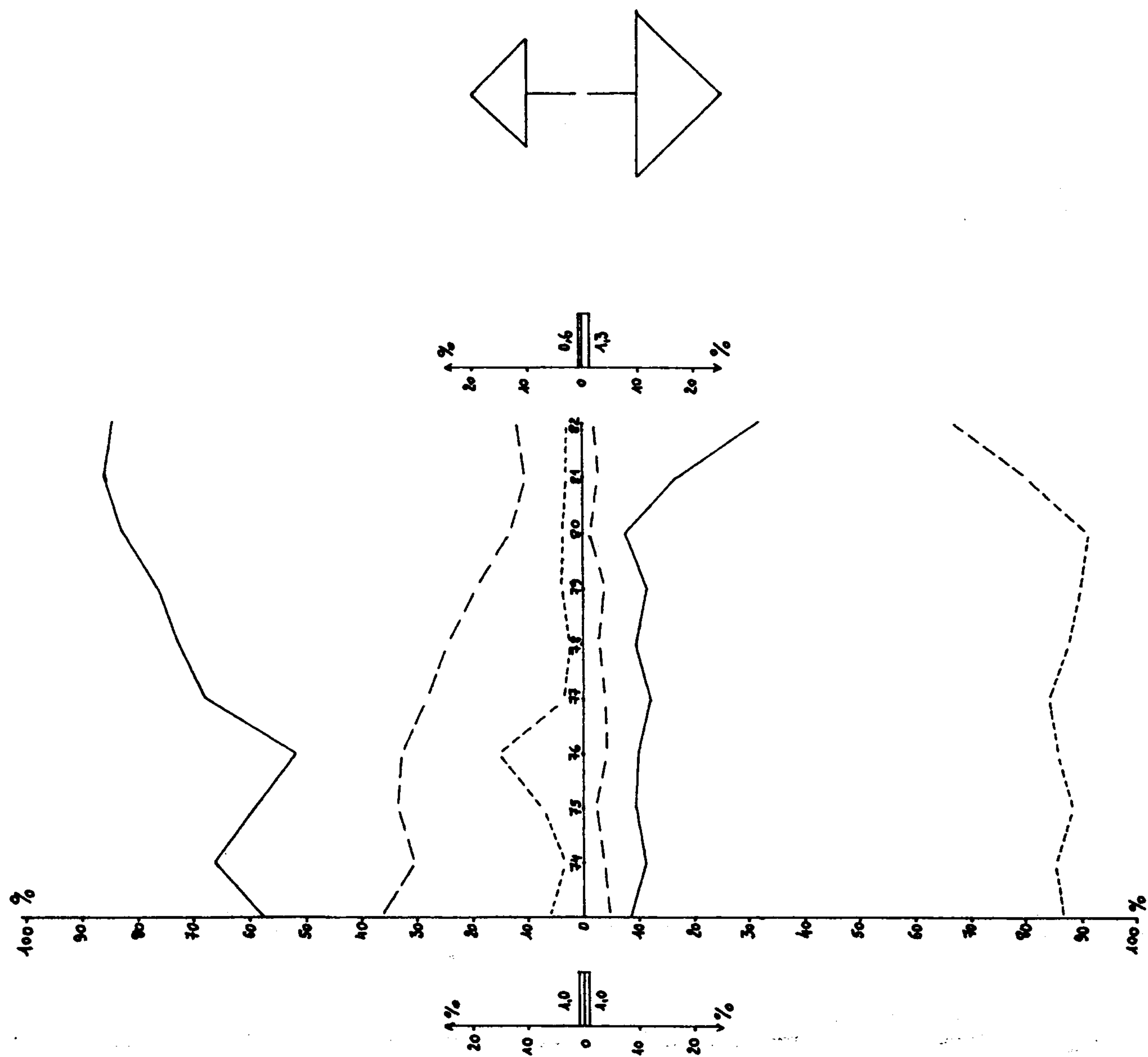


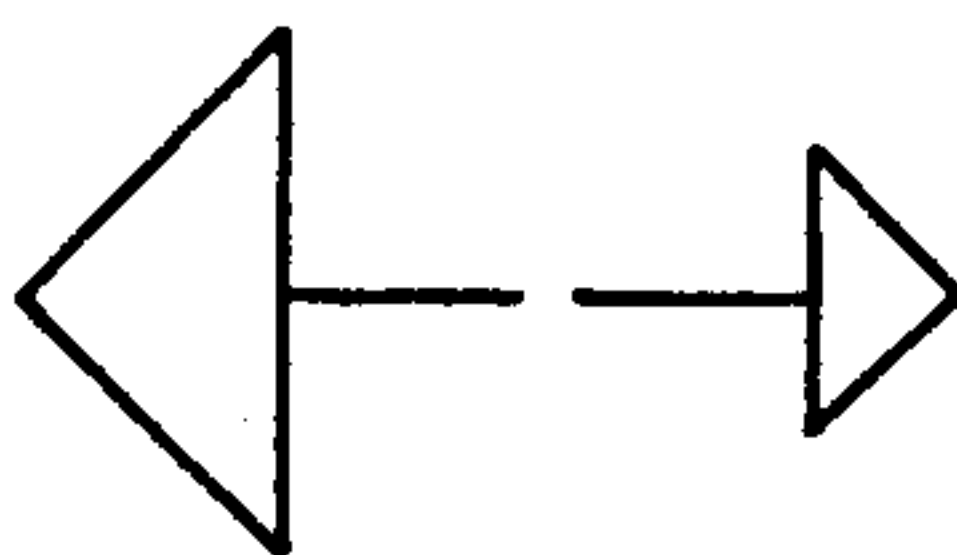
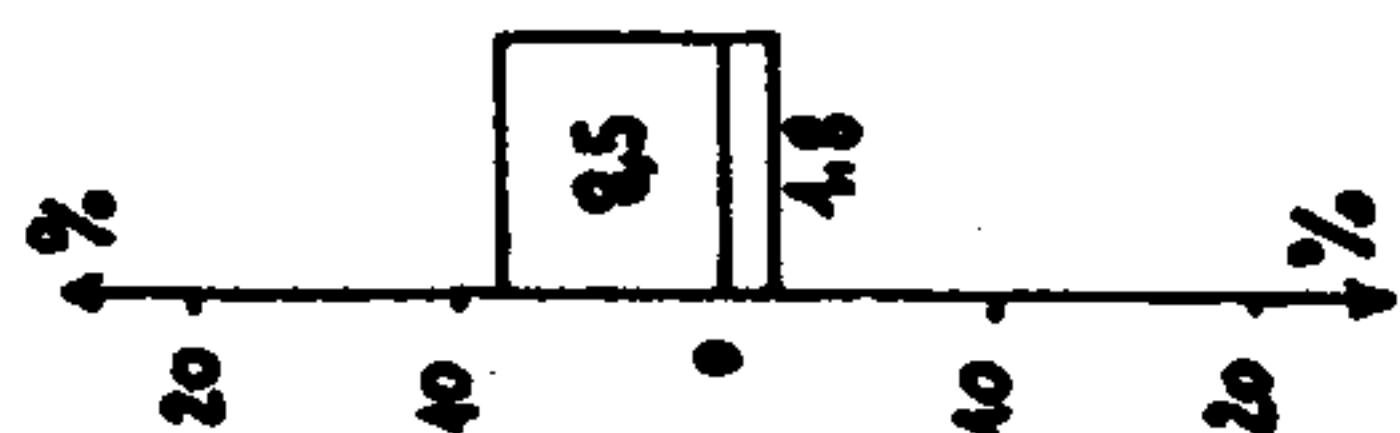
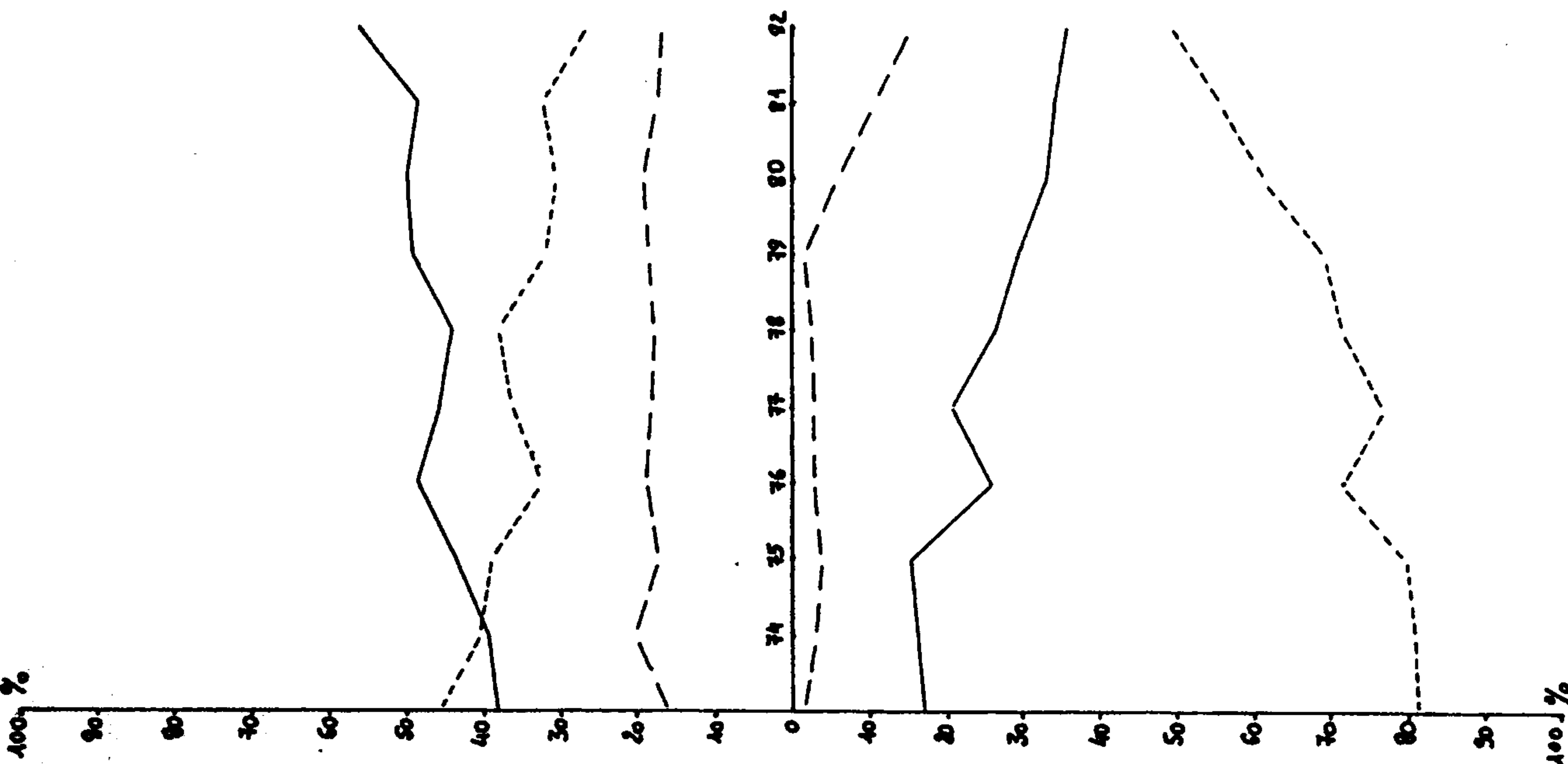
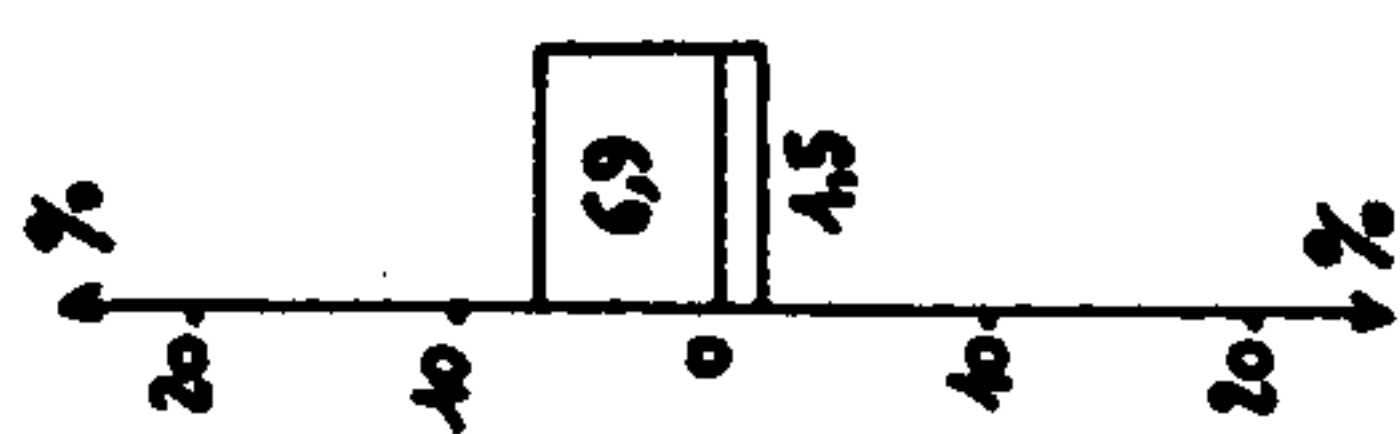
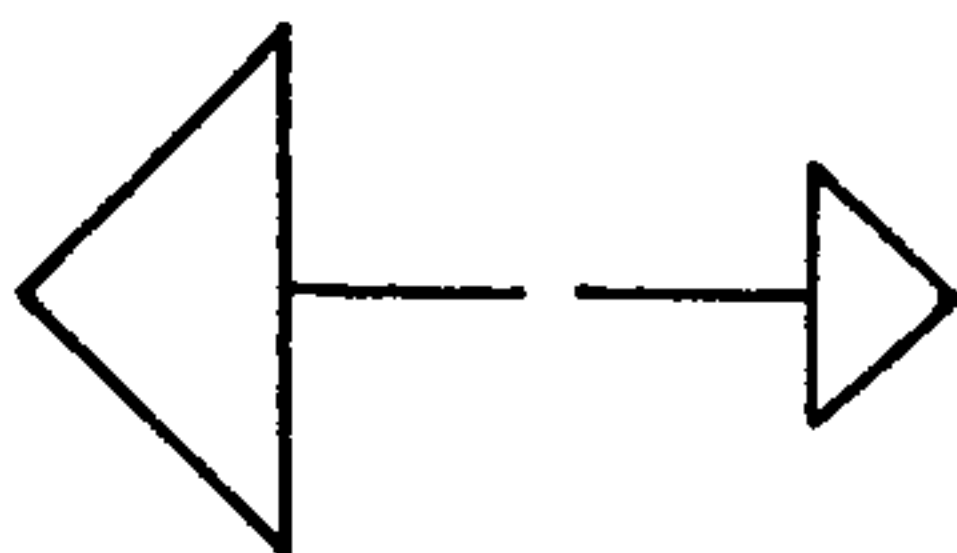


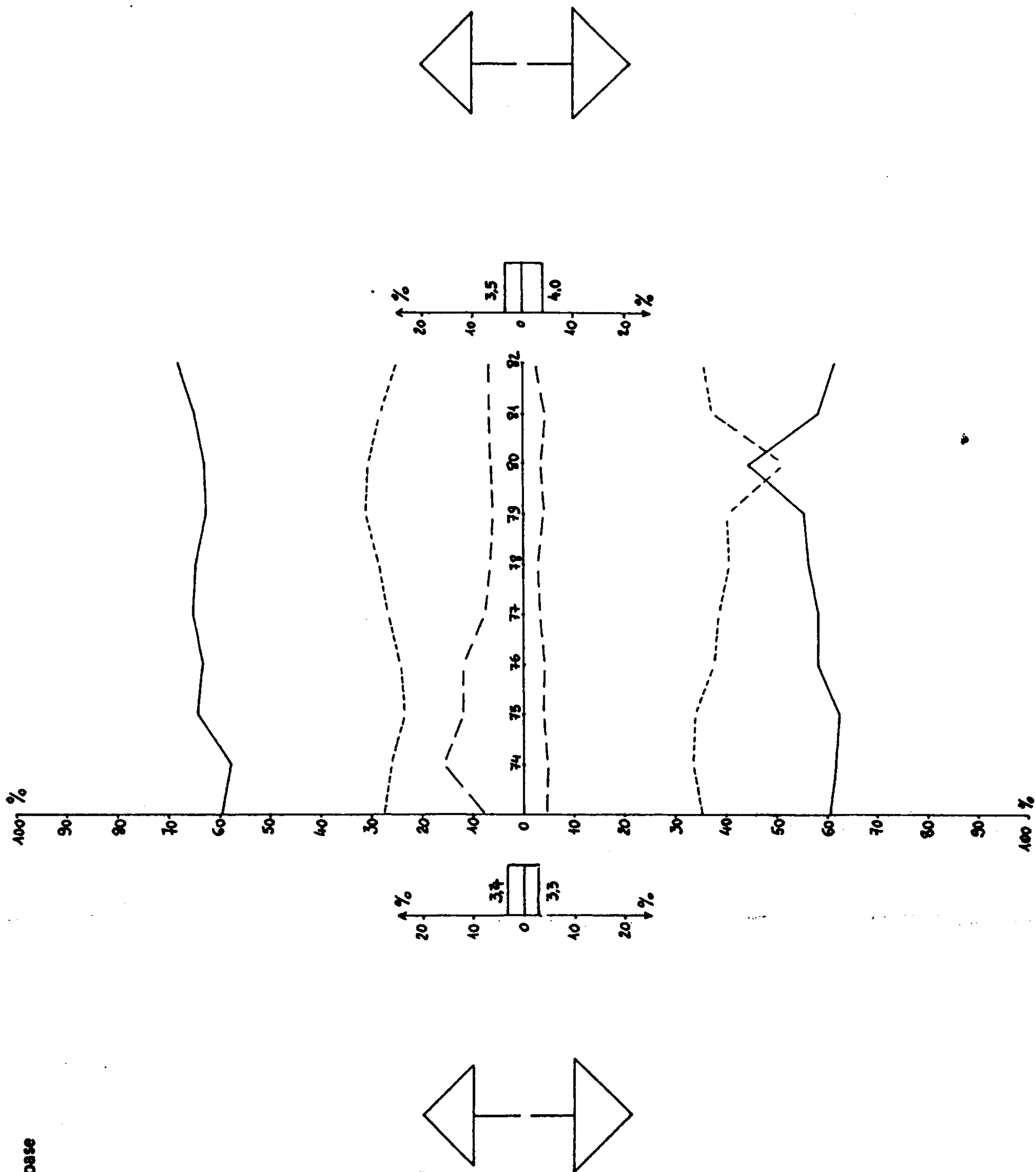


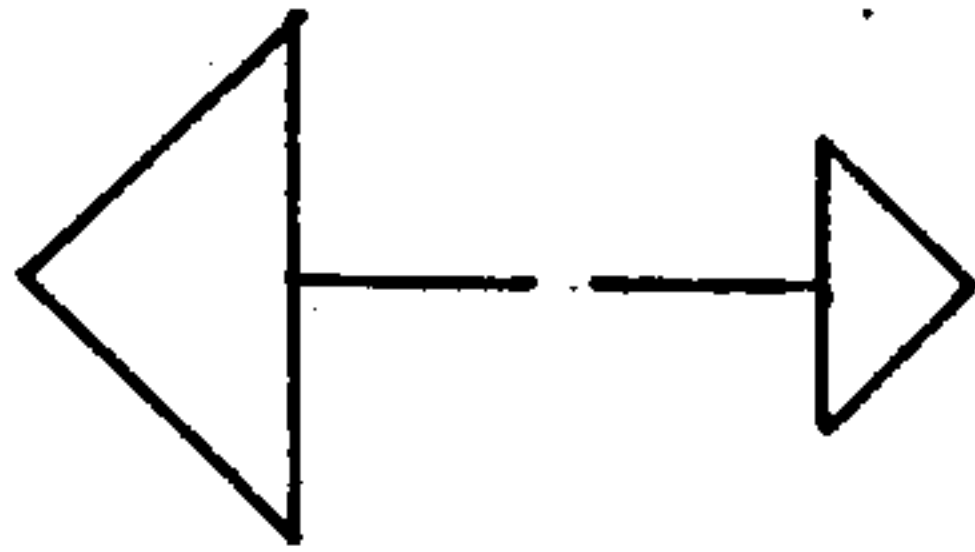
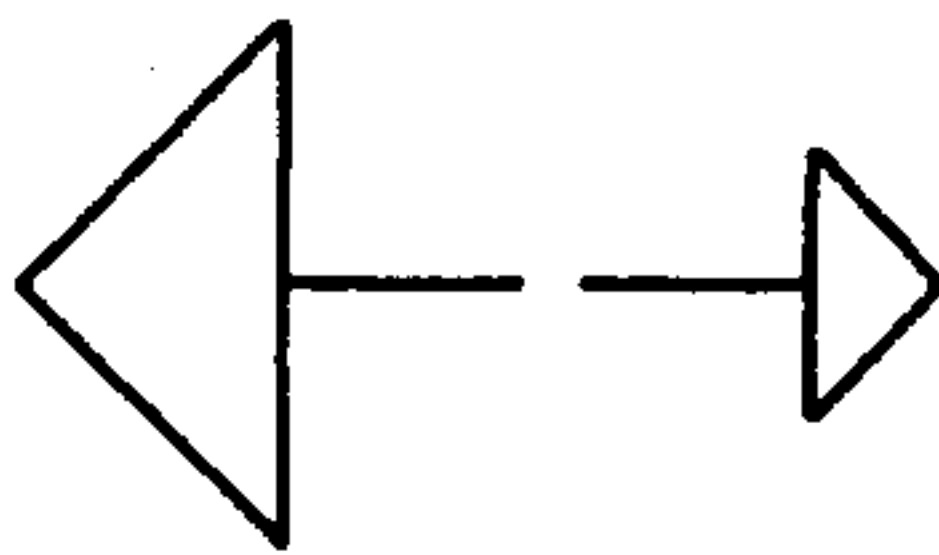
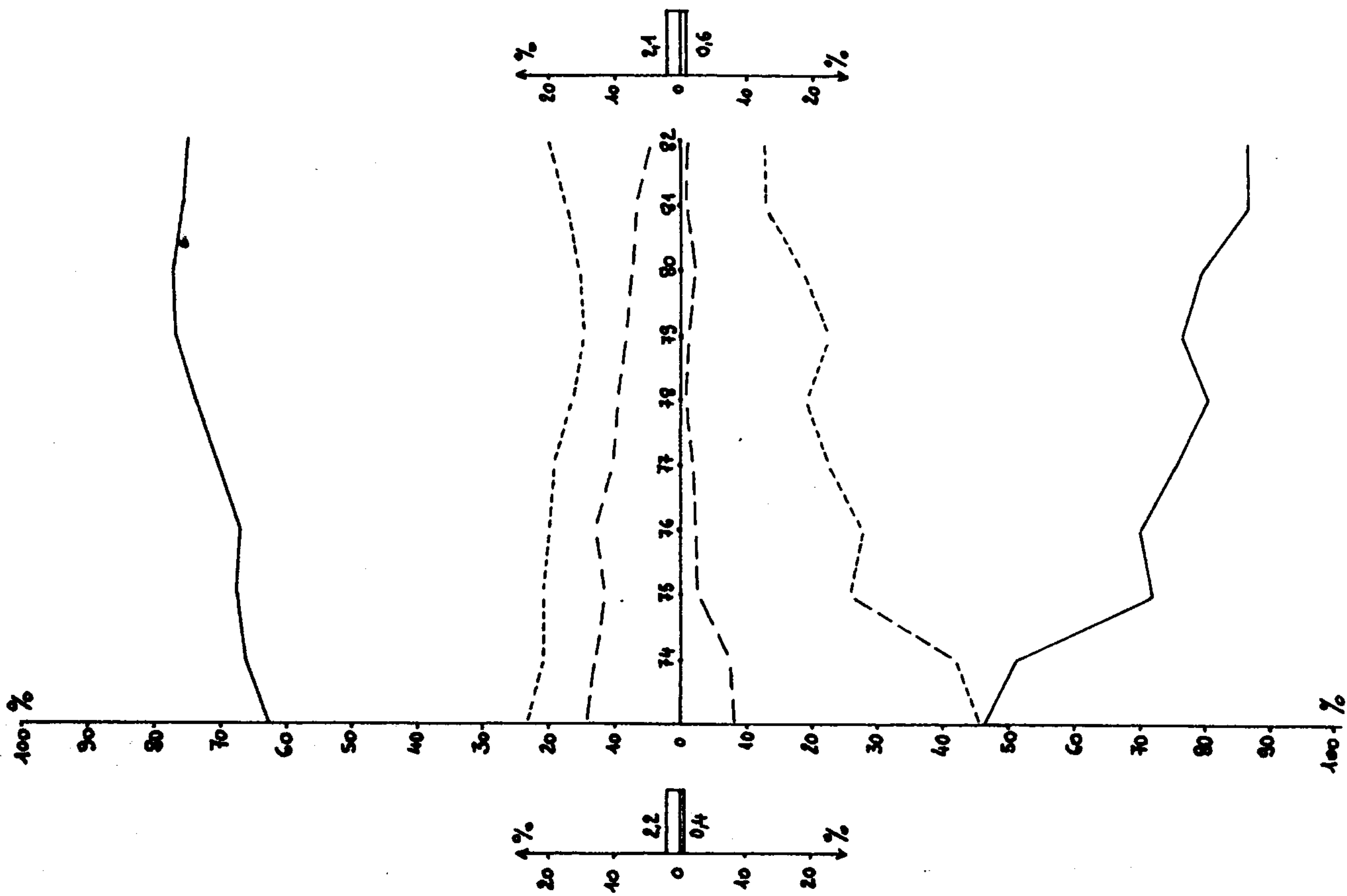
3.A. Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction

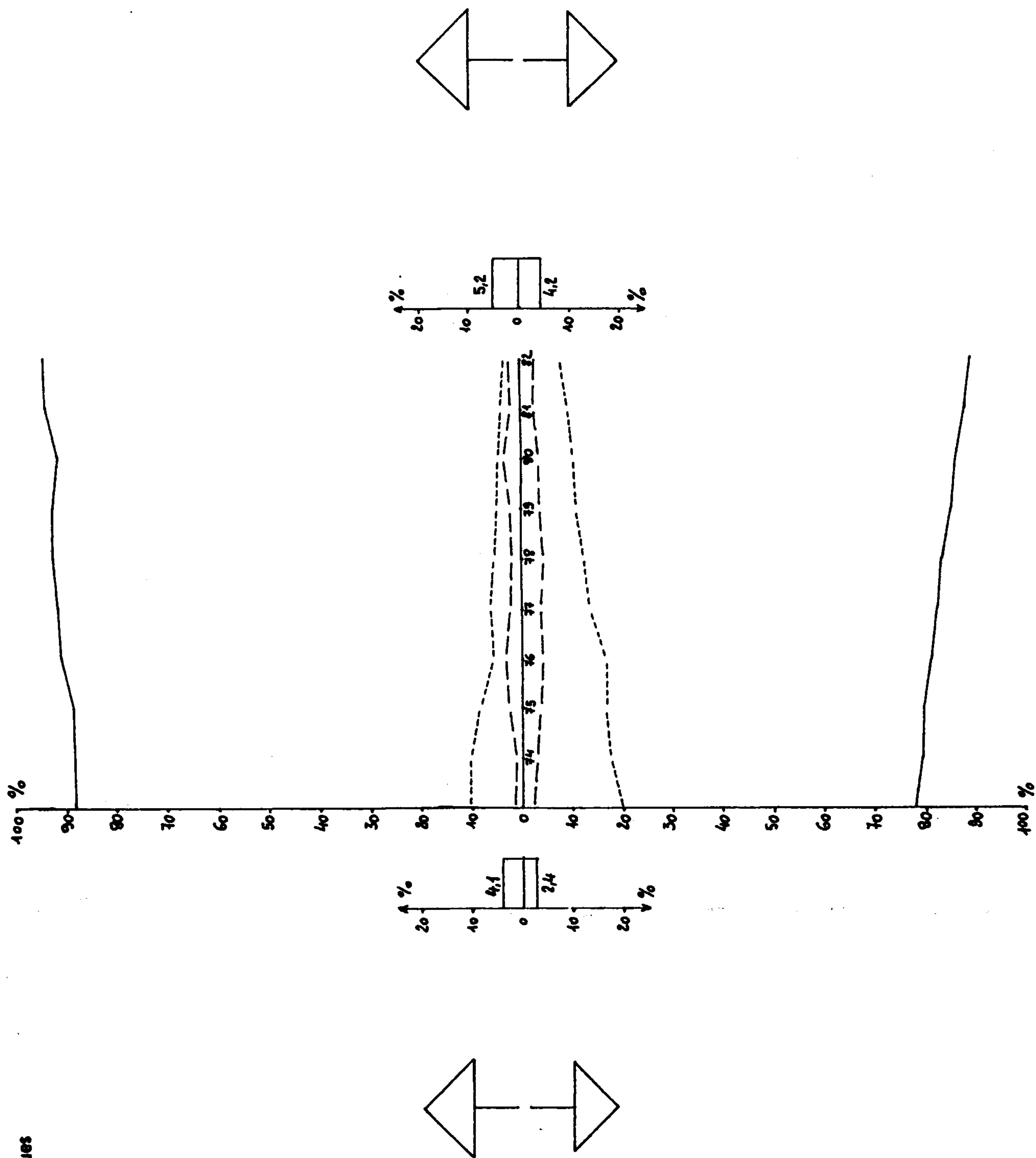


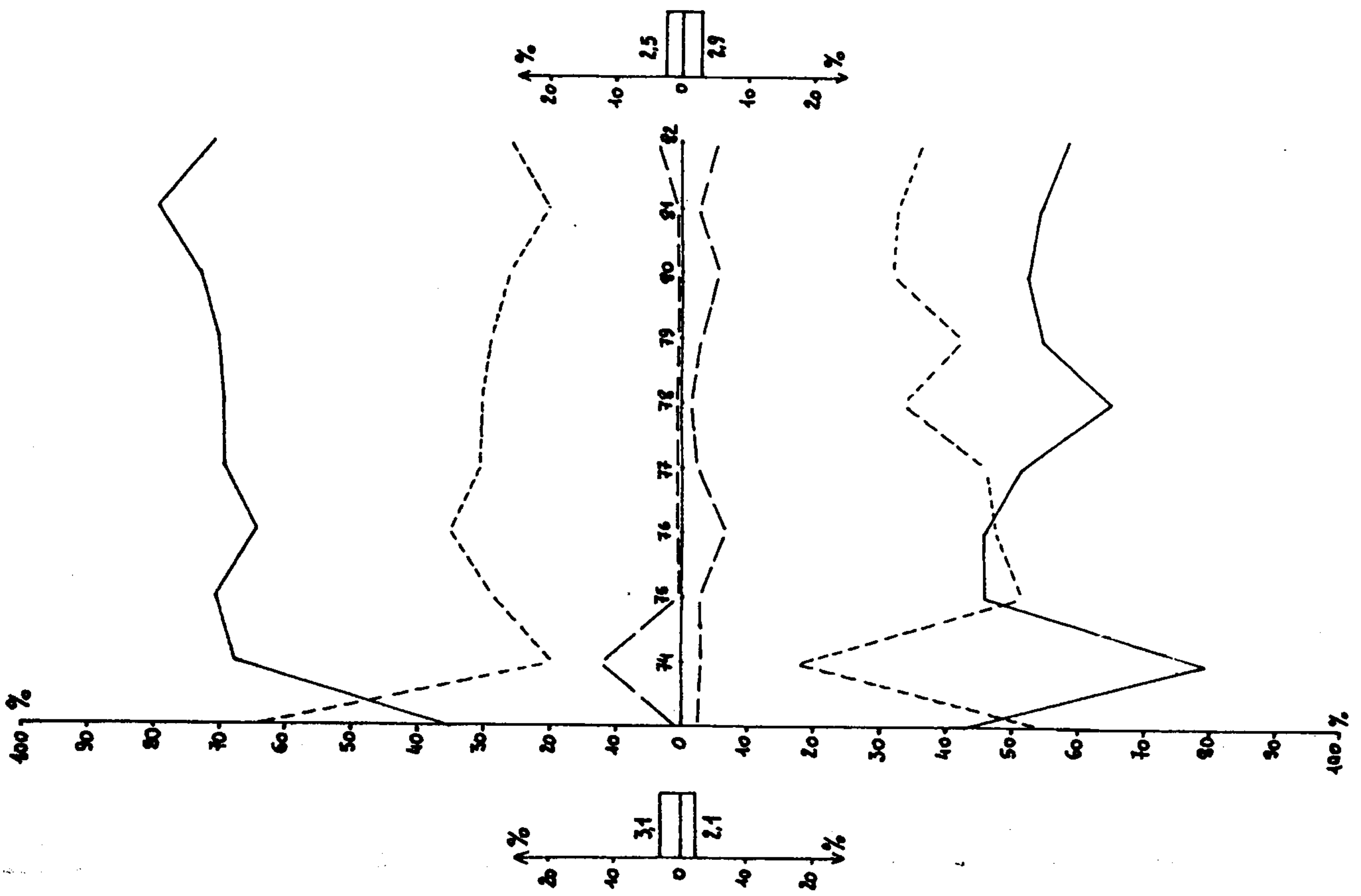


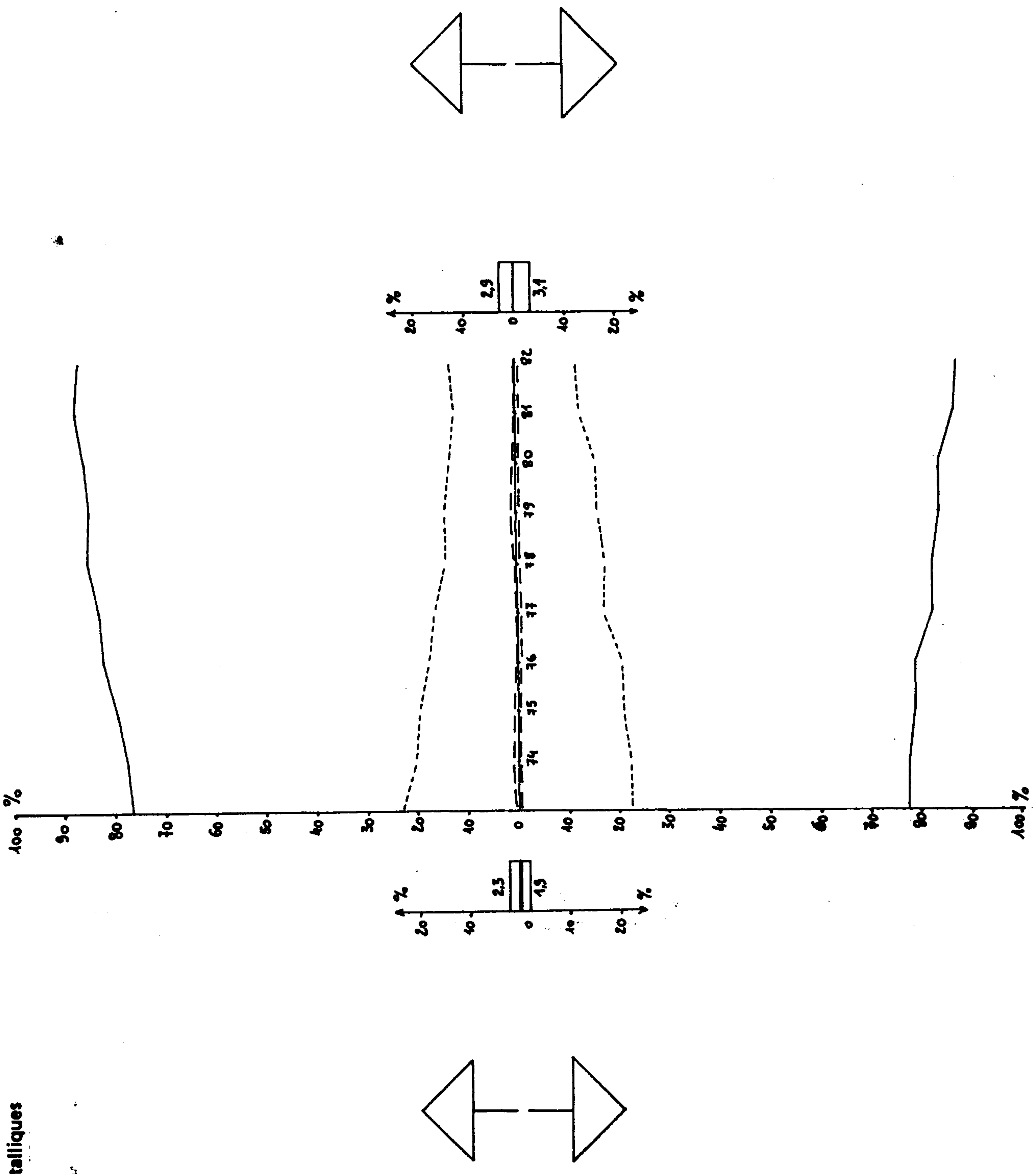




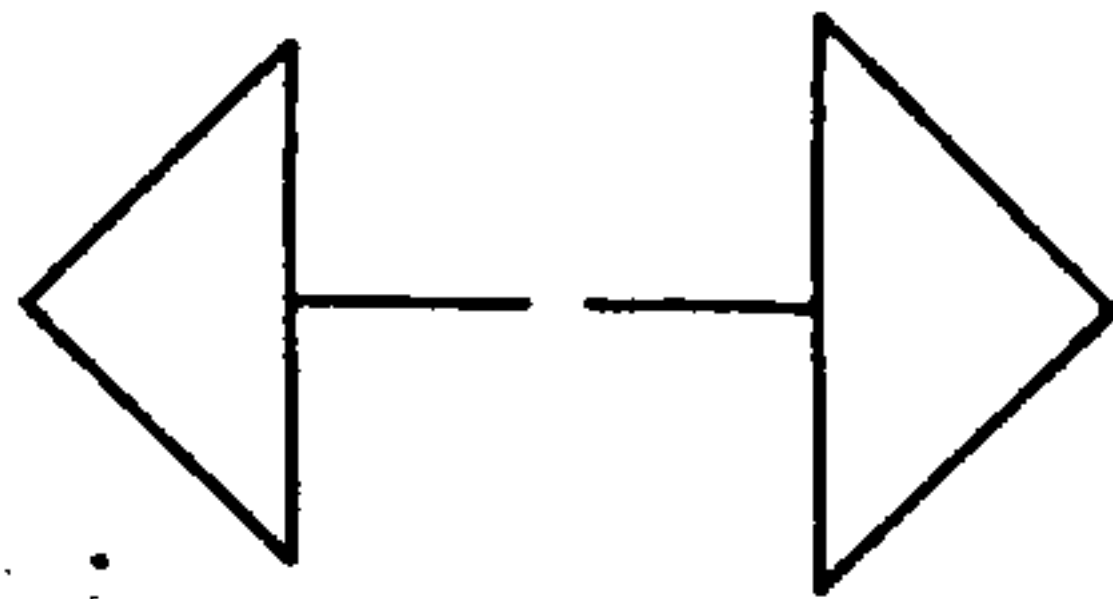
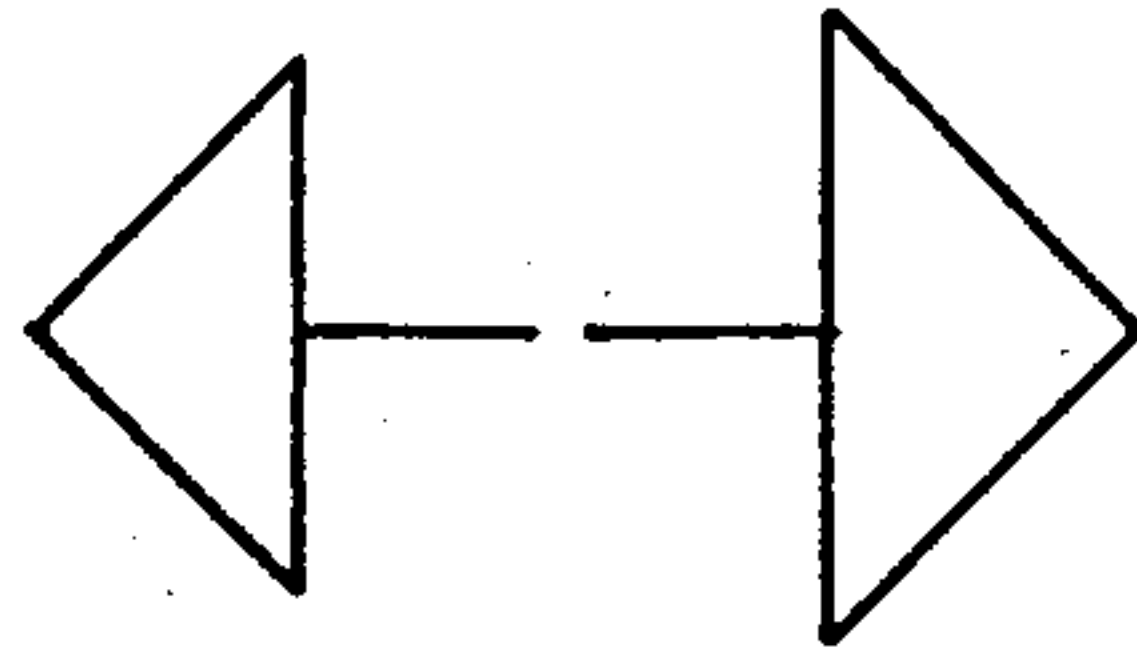
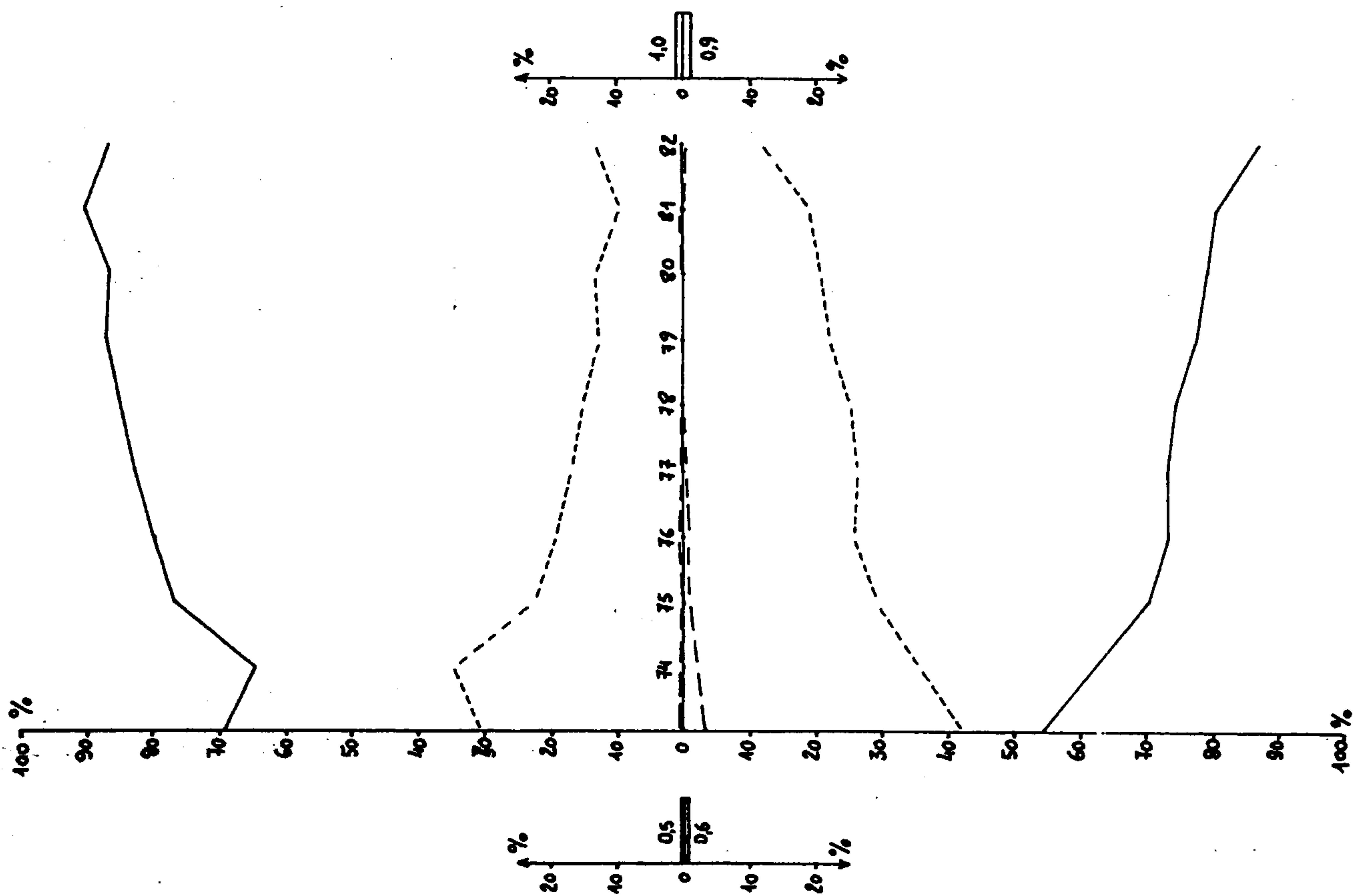


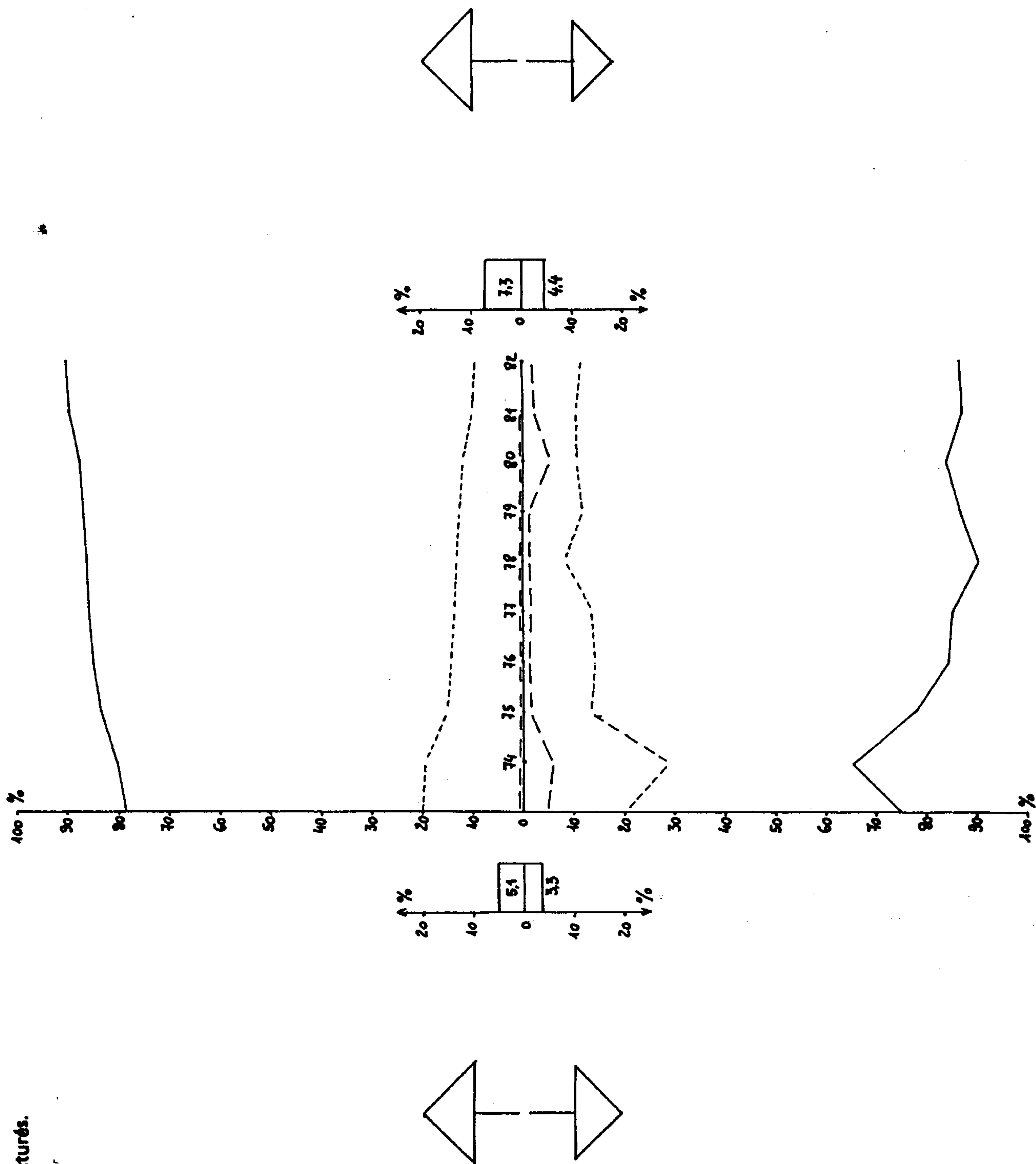






9-C. Vêre, taience, porcelaine





**VI₈ : REPARTITION DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS
PAR MODE DE TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES
(EN 1000t, DE 1973 à 1982)**

Source: SITRAM.

VI₈₁ : IMPORTATIONS

1973	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUITS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE											
I TOTAL INDEXES I	21165,1	7911,8	19422,7	35,82	3713,8	6,92	1807,8	3,32	168,9	0,32	0,0	0,02	I 54190,1	I 69,72	I 1264,7	I 1,62	I 2385,8	I 3,32	I 2742,8	I 3,52	I 2229,5	I 2,92	I 77783,9	I 81,02
I I I I	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002
I I I I	I 11759,4	I 48,32	I 3046,3	I 12,52	I 5817,4	I 23,92	I 2325,5	I 9,52	I 1290,1	I 5,32	I 125,4	I 0,52	I 24364,1	I 63,22	I 964,2	I 2,52	I 1457,6	I 3,82	I 1458,3	I 3,82	I 1477,8	I 3,82	I 38572,7	I 77,12
I I I I	I 35,562	I 38,502	I 29,952	I 62,622	I 71,362	I 74,252	I 71,362	I 44,962	I 76,122	I 56,372	I 53,172	I 66,282	I 44,962	I 76,122	I 56,372	I 53,172	I 66,282	I 53,172	I 53,172	I 53,172	I 53,172	I 53,172	I 49,592	I 49,592
I I I I	I 5309,9	I 28,72	I 888,9	I 4,72	I 10898,3	I 58,12	I 1326,3	I 7,02	I 225,9	I 1,22	I 32,1	I 0,22	I 18755,6	I 68,12	I 292,0	I 1,12	I 1079,9	I 3,92	I 1209,4	I 4,42	I 680,1	I 2,52	I 27536,3	I 80,02
I I I I	I 25,472	I 11,242	I 56,112	I 35,552	I 12,502	I 19,012	I 12,502	I 34,612	I 23,052	I 41,762	I 44,092	I 30,502	I 34,612	I 23,052	I 41,762	I 44,092	I 30,502	I 44,092	I 44,092	I 44,092	I 44,092	I 30,502	I 33,402	I 33,402
I I I I	I 4015,8	I 36,32	I 3976,6	I 35,92	I 2706,8	I 24,52	I 68,0	I 0,62	I 291,8	I 2,62	I 11,4	I 0,12	I 11070,4	I 94,82	I 10,5	I 0,12	I 48,3	I 0,42	I 75,1	I 0,62	I 71,6	I 0,62	I 11674,9	I 96,62
I I I I	I 18,972	I 50,262	I 13,942	I 1,832	I 16,142	I 6,752	I 16,142	I 20,432	I 0,832	I 1,872	I 2,742	I 3,212	I 20,432	I 0,832	I 1,872	I 2,742	I 3,212	I 2,742	I 2,742	I 2,742	I 3,212	I 3,212	I 15,012	I 15,012
I I A I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I I I I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I I I I	I 74 I	I 95,4	I 95,6	I 101,8	I 86,9	I 90,6	I 86,9	I 95,6	I 107,7	I 91,7	I 65,3	I 86,9	I 95,6	I 107,7	I 91,7	I 65,3	I 86,9	I 65,3	I 65,3	I 65,3	I 86,9	I 87,6	I 87,6	I 87,6
I I I I	I 74 I	I 93,4	I 94,2	I 115,1	I 107,7	I 96,4	I 107,7	I 95,7	I 86,4	I 92,6	I 119,3	I 94,9	I 95,7	I 86,4	I 92,6	I 119,3	I 94,9	I 119,3	I 119,3	I 119,3	I 94,9	I 95,6	I 95,6	I 95,6
I I I I	I 74 I	I 90,6	I 80,7	I 89,2	I 94,4	I 75,5	I 94,4	I 83,7	I 73,4	I 134,2	I 36,0	I 78,0	I 83,7	I 73,4	I 134,2	I 36,0	I 78,0	I 36,0	I 36,0	I 36,0	I 78,0	I 82,4	I 82,4	I 82,4

1974	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE											
I TOTAL INDEXES I	22537,0	8962,6	21125,1	3507,0	2063,8	3,72	186,8	0,32	1,1	58322,3	67,02	1 1247,9	1,42	2791,5	3,22	3442,7	4,02	2509,7	2,92	86985,4	78,52			
I I I I	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002	I 100,002			
I I ROUTE I	12329,9	48,42	3167,3	12,42	6083,2	23,92	2283,3	9,02	1485,1	5,82	138,4	0,52	25487,2	57,92	895,5	2,02	1589,1	3,62	2231,8	5,12	1701,2	3,92	44012,4	72,52
I I I I	I 54,712	I 35,342	I 28,802	I 65,112	I 74,112	I 74,092	I 74,112	I 74,092	I 71,762	I 56,932	I 64,832	I 67,782	I 50,602	I 50,602	I 67,782	I 50,602	I 67,782	I 50,602	I 67,782	I 50,602	I 67,782	I 50,602	I 50,602	I 50,602
I I FER I	5773,1	29,42	848,3	4,42	11575,4	59,02	1147,5	5,92	209,7	1,12	33,3	0,22	19607,3	68,12	338,1	1,22	1166,4	4,02	1013,4	3,52	716,7	2,52	28807,6	79,32
I I I I	I 25,422	I 9,692	I 54,792	I 32,722	I 10,472	I 17,832	I 10,472	I 17,832	I 27,092	I 41,782	I 29,442	I 28,562	I 33,122	I 33,122	I 27,092	I 41,782	I 41,782	I 29,442	I 29,442	I 29,442	I 28,562	I 33,122	I 33,122	I 33,122
I I I I	I 4434,0	I 33,52	I 4927,0	I 37,22	I 3466,5	I 26,22	I 76,2	I 0,62	I 309,0	I 2,32	I 13,1	I 0,12	I 13227,8	I 93,42	I 14,3	I 0,12	I 36,0	I 0,32	I 197,5	I 1,42	I 91,8	I 0,62	I 14185,4	I 95,82
I I I I	I 19,672	I 54,972	I 16,412	I 2,172	I 15,422	I 8,082	I 15,422	I 8,082	I 1,152	I 1,292	I 5,742	I 3,662	I 16,282	I 16,282	I 1,152	I 1,292	I 1,292	I 5,742	I 5,742	I 5,742	I 3,662	I 16,282	I 16,282	I 16,282
I I I I	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0
I I I I	I 4,852	I 3,972	I 4,572	I -1,812	I 15,122	I 10,372	I 15,122	I 10,372	I -7,132	I 9,022	I 53,042	I 15,122	I 14,102	I 14,102	I -7,132	I 9,022	I 9,022	I 53,042	I 53,042	I 53,042	I 15,122	I 14,102	I 14,102	I 14,102
I I I I	I 4,92	I 4,02	I 4,62	I -1,82	I 15,12	I 10,42	I 15,12	I 10,42	I -7,12	I 9,02	I 53,02	I 15,12	I 14,12	I 14,12	I -7,12	I 9,02	I 9,02	I 53,02	I 53,02	I 53,02	I 15,12	I 14,12	I 14,12	I 14,12
I I I I	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0
I I I I	I 7,112	I -2,322	I 6,212	I -13,092	I -7,172	I 3,742	I -7,172	I 3,742	I 15,792	I 8,012	I -16,212	I 5,382	I 4,622	I 4,622	I 15,792	I 8,012	I 8,012	I -16,212	I -16,212	I -16,212	I 5,382	I 4,622	I 4,622	I 4,622
I I I I	I 7,12	I -2,32	I 6,21	I -13,12	I -7,22	I 3,72	I -7,22	I 3,72	I 15,82	I 8,02	I -16,22	I 5,42	I 4,62	I 4,62	I 15,82	I 8,02	I 8,02	I -16,22	I -16,22	I -16,22	I 5,42	I 4,62	I 4,62	I 4,62
I I I I	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0	I 100,0
I I I I	I 10,412	I 23,902	I 28,072	I 12,062	I 5,892	I 32,462	I 5,892	I 32,462	I 36,192	I -25,472	I 162,982	I 28,212	I 21,332	I 21,332	I 36,192	I -25,472	I -25,472	I 162,982	I 162,982	I 162,982	I 28,212	I 21,332	I 21,332	I 21,332
I I I I	I 10,42	I 23,92	I 28,12	I 12,12	I 5,92	I 32,52	I 5,92	I 32,52	I 36,22	I -25,52	I 163,02	I 28,22	I 21,32	I 21,32	I 36,22	I -25,52	I -25,52	I 163,02	I 163,02	I 163,02	I 28,22	I 21,32	I 21,32	I 21,32

[illegible][illegible]

1979	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	R.U - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE													
1 1 1 TOTAL MOSES 1	23066,3	9230,3	15,02	19991,9	32,42	6051,9	9,82	2963,4	4,82	341,0	0,62	0,0	0,02	1 1 61644,8	67,62	1 1508,6	1,72	3614,9	4,02	3525,8	3,92	3630,5	4,02	1 91138,3	81,12	
1 1 1 1	100,002	100,002		100,002		100,002		100,002		100,002				1 100,002		1 100,002		100,002		100,002		100,002		1 100,002		
1 1 1 ROUTE 1	13180,1	40,92	4401,4	13,72	8047,6	25,02	4246,4	13,22	2106,8	6,52	237,8	0,72	0,0	0,02	1 1 32220,1	65,62	1 1227,6	2,52	1732,9	3,52	1525,3	3,12	2907,0	5,92	1 49150,5	80,62
1 1 1 1	57,142	47,682		70,172	71,092	69,742									1 52,272		1 81,372		47,942		43,282		79,632		1 53,932	
1 1 1 1	6571,7	34,42	1119,7	5,92	9374,7	49,12	1731,3	9,12	243,0	1,32	42,0	0,22	0,0	0,02	1 1 19082,4	65,12	1 275,6	0,92	882,0	3,02	977,6	3,32	646,3	2,22	1 29320,3	74,62
1 1 1 1	28,492			28,612	8,202	12,322									1 30,962		1 18,272		24,402		27,732		17,702		1 32,172	
1 1 1 1	3314,5	32,02	3709,2	35,92	2569,6	24,82	74,2	0,72	613,6	5,92	61,2	0,62	0,0	0,02	1 1 10342,3	81,62	1 5,4	0,02	1000,0	7,92	1022,9	8,12	97,2	0,82	1 12667,5	98,42
1 1 1 1	14,372	40,192	12,852	1,232	20,712	17,952									1 16,782		1 0,362		27,662		29,012		2,662		1 13,902	
1 1 1 1	106,9	139,0	132,3	186,0	141,9	171,8									1 7,842		1 11,652		109,0		68,3		170,9		1 111,7	
1 1 1 1	6,112	9,572	10,922	8,762	1,482	16,112									1 4,82		1 4,12		0,212		11,452		8,932		1 9,122	
1 1 1 1	1,92	6,32	5,62	10,62	8,52	11,32									1 97,3		1 81,5		75,6		96,5		90,2		1 101,8	
1 1 1 1	113,8	129,0	81,0	150,9	115,9	126,1									1 14,592		1 -9,072		36,602		15,272		1,142		1 17,112	
1 1 1 1	21,402	-3,912	16,502	-3,382	19,702	28,442									1 0,32		1 -1,02		-3,32		-3,52		-0,82		1 1,12	
1 1 1 1	3,42	3,92	-2,52	4,62	1,22	4,62									1 78,2		1 37,8		2777,8		517,9		105,9		1 89,4	
1 1 1 1	74,8	75,3	74,1	97,4	198,6	405,3									1 -1,142		1 -28,002		1974,692		-23,912		12,372		1 -4,902	
1 1 1 1	-1,712	20,792	-10,322	42,422	-41,032	0,492									1 -1,12		1 -10,52		65,72		54,52		5,22		1 1,42	
1 1 1 1	-3,12	-1,22	-0,92	1,52	13,22	32,32																				

1980	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A	ITALIE	R.U - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				

		U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																		
1	1	24019,4	39,02	9287,6	15,12	17960,5	29,12	5732,7	9,62	3933,2	6,42	339,5	0,62	162,4	0,32	1	61634,3	67,32	1	1612,5	1,82	2536,9	2,82	1940,2	2,12	3652,6	4,02	1	91624,4	77,92	1	
1	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	
1	1	ROUTE	15179,4	42,12	4735,2	13,12	8985,3	25,02	4372,0	12,12	2316,8	6,42	291,5	0,82	132,5	0,42	1	36011,7	67,42	1	1399,1	2,62	1598,5	3,02	1313,4	2,52	3140,6	5,92	1	53459,7	81,32	1
1	1	1	43,192	50,982	73,672	58,902	85,862	81,592	58,432	196,772	63,012	67,802	85,982	58,352	1	1	58,432	196,772	1	196,772	63,012	67,802	85,982	58,352	1	58,352	196,772	1	58,352	196,772	1	
1	1	1	3492,9	35,02	880,7	5,62	7081,1	45,12	1525,0	9,72	669,9	4,32	33,5	0,22	26,2	0,22	1	15709,3	59,42	1	212,7	0,82	918,0	3,52	587,0	2,22	486,1	1,82	1	26466,8	67,72	1
1	1	1	22,872	9,482	39,432	25,702	9,872	16,132	25,492	12,192	36,192	30,232	13,312	1	1	25,492	12,192	1	12,192	36,192	30,232	13,312	1	12,192	36,192	1	12,192	36,192	1	12,192	36,192	1
1	1	1	3347,1	33,82	3671,7	37,02	1894,1	19,12	33,7	0,42	946,5	9,32	14,5	0,12	3,7	0,02	1	9913,3	84,72	1	0,7	0,02	20,4	0,22	37,8	0,32	25,9	0,22	1	11697,9	25,52	1
1	1	1	13,942	39,532	10,532	0,602	4,272	2,282	16,082	1,042	0,802	1,952	0,712	1	1	16,082	1,042	1	1,042	0,802	1,952	0,712	1	1,952	0,712	1	1,952	0,712	1	12,772	12,772	1
1	1	1	123,1	149,5	147,7	191,5	210,6	156,0	3,672	156,2	100,6	59,9	184,6	1	1	3,672	156,2	1	156,2	100,6	59,9	184,6	1	156,2	100,6	1	156,2	100,6	1	121,5	121,5	1
1	1	1	1,082	1,922	7,222	3,332	5,162	5,872	5,02	4,82	-3,022	-16,752	-8,352	1	1	5,02	4,82	1	4,82	-3,022	-16,752	-8,352	1	4,82	-3,022	1	4,82	-3,022	1	0,642	0,642	1
1	1	1	5,22	5,72	5,62	8,22	7,62	7,62	80,1	62,9	78,7	57,9	67,8	1	1	80,1	62,9	1	62,9	78,7	57,9	67,8	1	62,9	78,7	1	62,9	78,7	1	91,9	91,9	1
1	1	1	95,1	101,4	61,2	132,9	100,6	319,5	80,1	162,9	15,972	-51,812	-22,392	1	1	80,1	162,9	1	162,9	15,972	-51,812	-22,392	1	162,9	15,972	1	162,9	15,972	1	-15,172	-15,172	1
1	1	1	-12,702	-42,132	-23,102	-1,802	-22,452	112,872	-17,032	-18,792	-15,972	-51,812	-22,392	1	1	-17,032	-18,792	1	-18,792	-15,972	-51,812	-22,392	1	-18,792	-15,972	1	-18,792	-15,972	1	-15,172	-15,172	1
1	1	1	0,22	-0,12	-5,22	1,82	0,52	14,62	-2,22	-3,92	-2,02	-8,62	-4,12	1	1	-2,22	-3,92	1	-3,92	-2,02	-8,62	-4,12	1	-3,92	-2,02	1	-3,92	-2,02	1	-0,52	-0,52	1
1	1	1	75,5	74,5	54,6	46,9	96,0	306,3	74,9	4,9	56,7	19,1	28,2	1	1	74,9	4,9	1	4,9	56,7	19,1	28,2	1	4,9	56,7	1	4,9	56,7	1	82,6	82,6	1
1	1	1	-8,082	-22,312	-6,852	-9,952	-21,202	30,192	-11,382	-81,082	-0,972	-94,982	-76,112	1	1	-11,382	-81,082	1	-81,082	-0,972	-94,982	-76,112	1	-81,082	-0,972	1	-81,082	-0,972	1	-14,232	-14,232	1
1	1	1	-2,32	-1,02	-4,42	-7,72	5,12	5,82	-1,42	-28,72	-10,22	-8,22	-11,92	1	1	-1,42	-28,72	1	-28,72	-10,22	-8,22	-11,92	1	-28,72	-10,22	1	-28,72	-10,22	1	0,02	0,02	1

1962	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUITS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1	1	1	1	1	1	1	1</						

VI₈₂ : EXPORTATIONS

[illegible]

1974	U.E.B.I.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL.	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUITS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																	
I I TOTAL MOSES I	34644,1	41,42	3529,2	6,62	26629,2	31,82	11444,7	13,72	4935,7	5,92	502,8	0,62	0,0	0,02	1	83705,7	78,12	1	6278,1	5,92	1	4216,7	1,12	1	3739,5	3,52	1	107129,4	89,52	
I I Z I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002
I I ROUTE I	8237,2	28,32	2354,4	8,12	10340,2	35,52	4197,4	14,42	3767,3	12,92	240,9	0,82	0,0	0,02	1	29137,4	70,32	1	2611,9	6,32	1	431,5	1,02	1	2513,7	6,12	1	41419,5	84,72	
I I Z I	23,782	42,582	38,832	36,682	76,022	47,912	0,0	0,02	1	34,812	0,0	0,02	1	34,812	1	34,812	0,0	0,02	1	41,602	42,082	1	35,462	0,0	1	67,222	0,0	1	38,662	0,0
I I FER I	21237,0	34,12	676,3	1,72	9242,6	23,52	7133,2	18,22	983,7	2,22	105,5	0,32	0,0	0,02	1	37278,3	81,12	1	3058,3	6,32	1	690,8	1,42	1	1076,7	2,22	1	48245,4	92,12	
I I Z I	61,302	12,232	34,712	62,332	17,832	20,982	0,0	0,02	1	46,922	0,0	0,02	1	46,922	1	46,922	0,0	0,02	1	48,712	37,282	1	56,782	0,0	1	28,792	0,0	1	45,032	0,0
I I EAU I	5169,9	33,82	2498,5	16,32	7046,4	46,12	114,1	0,72	304,7	2,02	156,4	1,02	0,0	0,02	1	15290,0	87,52	1	607,9	3,52	1	94,4	0,52	1	149,1	0,92	1	17464,5	92,52	
I I Z I	14,922	45,192	26,462	1,002	6,152	31,112	0,0	0,02	1	18,272	0,0	0,02	1	18,272	1	18,272	0,0	0,02	1	9,682	20,682	1	7,762	0,0	1	3,992	0,0	1	16,302	0,0
I I A I R: INDICE 74 I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	
I I I R: PROS. M/N-11 I	0,202	7,992	-1,152	42,282	32,822	38,212	0,0	8,632	1	-4,682	-75,212	17,722	17,722	17,722	1	8,632	8,632	1	-4,682	18,372	1	-75,212	17,722	1	17,722	17,722	1	7,102	7,12	
I I I R: Ind. Moy/73 I	0,22	8,02	-1,22	42,32	32,82	38,22	0,0	8,62	1	-4,72	-75,21	17,72	17,72	17,72	1	8,62	8,62	1	-4,72	18,42	1	-75,21	17,72	1	17,72	17,72	1	7,12	7,12	
I I O I F: INDICE 74 I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	
I I I F: PROS. M/N-11 I	14,432	-11,112	9,442	12,812	6,242	-6,062	0,0	12,132	1	-14,772	12,052	5,312	5,312	5,312	1	12,132	12,132	1	-14,772	27,782	1	12,052	5,312	1	5,312	5,312	1	9,282	9,32	
I I I F: Ind. Moy/73 I	14,52	-11,12	9,42	12,82	6,22	-6,12	0,0	12,12	1	-14,82	12,12	5,32	5,32	5,32	1	12,12	12,12	1	-14,82	27,82	1	12,12	5,32	1	5,32	5,32	1	9,32	9,32	
I I IE: INDICE 74 I	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	
I I I E: PROS. M/N-11 I	12,922	-1,612	-41,632	-19,082	-19,202	-3,582	0,0	-23,052	1	30,932	-63,372	159,762	159,762	159,762	1	-23,052	-23,052	1	30,932	-28,512	1	-63,372	159,762	1	159,762	159,762	1	-20,682	-20,72	
I I I E: Ind. Moy/73 I	12,92	-1,62	-41,62	-19,12	-19,22	-3,62	0,0	-23,02	1	30,92	-63,42	159,82	159,82	159,82	1	-23,02	-23,02	1	30,92	-28,52	1	-63,42	159,82	1	159,82	159,82	1	-20,72	-20,72	

1975	U.E.B.-L	PNIS-DAS	R.F.A	ITALIE	R.U - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE
I TOTAL INDEXES I	27887,3	4734,4	7,42	18780,5	29,52	8171,1	12,92	368,3	5,82	343,5	0,52	0,0	0,0
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
I I ROUTE I	7427,0	30,22	8,82	9483,9	38,62	2664,5	10,82	2681,8	10,92	159,2	0,62	0,0	0,0
I E I	24,632	45,932	50,502	32,612	73,112	46,352		38,672	37,542	35,532	46,032	70,842	42,542
I I I	16545,1	54,42	453,9	6088,0	20,72	3494,5	18,72	29362,9	79,32	357,3	1,02	772,3	2,12
I P I	59,402	9,592	32,422	67,242	17,912	30,392		46,182	42,042	47,652	51,092	28,382	43,342
I O I	3095,2	40,42	2105,9	21,92	3208,6	33,32	12,1	9631,2	79,82	126,1	1,02	21,9	0,72
I R I	13,972	44,482	17,082	0,152	8,982	23,262		15,152	20,432	16,822	2,882	0,782	14,132
I I I	90,2	92,4	91,7	63,5	71,2	66,1		84,4	75,3	67,3	161,3	78,8	87,8
I I I	-9,802	-7,642	-8,282	-36,522	-28,812	-33,912		-15,602	-24,712	-32,682	61,252	-21,192	-12,252
I I I	-4,92	-0,12	-4,82	-5,02	-2,82	-4,42		-4,22	-15,32	-10,72	-36,82	-3,72	-3,12
I O IF:INDEXE 74 I	78,0	67,1	65,9	77,0	74,3	99,0		74,8	72,0	101,9	111,8	73,7	83,9
I I IF:PROG. M/N-11 I	-22,002	-32,882	-34,132	-22,972	-25,652	-1,042		-25,242	-27,992	1,942	11,802	-26,292	-23,252
I I IF:Tx. Nov/73 I	-5,52	-22,82	-15,12	-6,82	-1,12	-3,62		-8,42	-21,72	14,12	11,92	-11,92	-8,42
I I IF:INDEXE 74 I	75,3	84,3	45,5	10,6	108,1	51,1		63,0	176,0	64,8	46,1	14,7	69,1
I I IF:PROG. M/N-11 I	-24,662	-15,712	-34,462	-89,402	8,142	-48,912		-37,012	76,052	-35,202	-53,922	-85,312	-30,872
I I IF:Tx. Nov/73 I	-7,82	-8,92	-18,42	-70,72	-6,52	-29,82		-30,42	51,82	-31,92	-58,92	-38,22	-25,92

1976	U.E.B.-L	PNIS-DAS	R.F.A	ITALIE	R.U - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE
I TOTAL INDEXES I	28214,0	40,42	4383,8	6,32	22028,1	31,52	10752,5	15,42	4169,5	6,02	344,9	0,52	0,0
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002
I I ROUTE I	8495,5	30,62	7,22	10509,5	37,82	3523,0	12,72	3073,1	11,12	189,3	0,72	0,0	0,0
I E I	30,112	45,342	47,712	32,762	73,752	54,892		39,752	36,962	39,232	43,792	72,632	42,382
I I I	16165,4	51,82	534,1	6570,1	21,12	7140,3	22,92	31197,0	79,22	322,9	0,82	1151,5	2,92
I P I	57,302	12,642	29,832	66,412	15,102	39,812		44,642	36,532	41,442	45,832	26,402	42,502
I O I	3353,1	32,62	1841,9	16,92	4948,5	45,32	89,2	10915,6	77,92	150,6	1,12	27,8	0,22
I R I	13,572	42,022	22,462	0,832	11,142	5,312		15,622	26,512	19,332	10,392	0,972	15,122
I I I	103,1	84,4	101,4	83,9	81,6	78,6		95,3	85,4	77,3	255,0	82,5	94,9
I I I	-9,592	-8,592	-10,812	-32,222	-14,672	-18,912		-12,972	-13,412	-14,752	58,132	4,742	8,102
I I I	1,12	-3,02	0,22	6,12	2,72	2,82		1,22	-6,62	-2,92	-14,22	-1,02	0,52
I O IF:INDEXE 74 I	76,1	81,9	71,1	100,1	71,3	130,1		79,4	72,1	92,1	166,7	70,0	81,7
I I IF:PROG. M/N-11 I	-2,412	22,082	7,922	29,952	-4,142	31,512		6,252	0,072	-9,652	49,102	-4,982	6,412
I I IF:Tx. Nov/73 I	-4,52	-10,02	-8,02	4,12	-8,92	6,92		-3,82	-15,02	5,62	23,22	-9,62	-3,72
I I IF:INDEXE 74 I	68,7	73,7	70,2	78,2	152,5	11,7		71,4	263,1	77,4	276,5	18,6	80,2
I I IF:PROG. M/N-11 I	-8,782	-12,542	54,232	637,192	41,002	-77,102		13,342	49,472	19,432	500,002	26,942	16,082
I I IF:Tx. Nov/73 I	-8,12	-10,22	-25,72	-14,22	7,22	-51,72		-18,12	51,02	-17,92	0,42	-21,52	-14,02

1977	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																
I TOTAL INDEX	27054,2	37,72	4876,8	6,82	21570,8	30,12	12244,3	17,12	5516,1	7,72	467,1	0,72	0,0	0,02	1	71729,3	75,62	1	5714,3	6,02	704,7	0,72	1415,7	1,52	3404,9	3,62	1	94902,3	97,42
I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002
I I ROUTE	9535,3	30,52	2187,5	7,02	10932,2	34,92	3990,2	12,72	4460,2	14,22	207,3	0,72	0,0	0,02	1	31312,7	72,62	1	2145,7	5,02	246,5	0,62	391,0	0,92	2325,1	5,42	1	43154,4	84,42
I E I	35,252	44,862	50,682	32,592	80,862	44,382	44,382	44,382	44,382	44,382	44,382	44,382	44,382	44,382	1	42,652	42,652	1	37,532	34,882	34,882	27,622	68,792	68,792	68,792	68,792	1	145,472	87,72
I I I	14111,2	49,32	585,2	2,02	4865,4	17,02	8136,0	28,42	737,9	2,62	171,6	0,62	0,0	0,02	1	28605,3	75,32	1	2393,1	6,32	296,3	0,82	974,4	2,62	1056,4	2,82	1	37972,1	87,72
I P I	52,162	11,962	22,542	66,452	13,302	36,742	36,742	36,742	36,742	36,742	36,742	36,742	36,742	36,742	1	39,882	39,882	1	41,882	41,932	41,932	68,832	31,032	31,032	31,032	31,032	1	140,032	96,22
I O I	3407,7	28,92	2106,1	17,82	5773,2	48,92	118,1	1,02	318,0	2,72	88,2	0,72	0,0	0,02	1	11811,3	85,92	1	1175,5	8,52	163,9	1,22	50,3	0,42	23,4	0,22	1	13753,8	96,22
I R I	12,602	43,192	26,762	0,962	5,762	18,862	18,862	18,862	18,862	18,862	18,862	18,862	18,862	18,862	1	16,472	16,472	1	20,572	23,192	23,192	3,552	0,692	0,692	0,692	0,692	1	14,472	96,22
I I I	115,8	92,9	105,7	95,1	118,4	86,1	86,1	86,1	86,1	86,1	86,1	86,1	86,1	86,1	1	107,5	107,5	1	182,2	62,3	62,3	90,6	92,5	92,5	92,5	92,5	1	104,2	96,22
I I I	12,242	10,052	4,022	13,262	45,042	9,512	9,512	9,512	9,512	9,512	9,512	9,512	9,512	9,512	1	12,722	12,722	1	-3,792	-19,372	-19,372	-64,462	12,062	12,062	12,062	12,062	1	9,842	96,22
I I I	3,82	0,12	1,12	7,82	12,02	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	1	3,92	3,92	1	-5,92	-7,52	-7,52	-31,22	2,22	2,22	2,22	2,22	1	2,82	96,22
I I I	66,4	84,2	52,6	114,1	83,5	162,7	162,7	162,7	162,7	162,7	162,7	162,7	162,7	162,7	1	72,8	72,8	1	78,2	84,5	84,5	141,1	98,1	98,1	98,1	98,1	1	186,1	96,22
I I I	-12,712	3,252	-25,952	13,942	17,162	24,982	24,982	24,982	24,982	24,982	24,982	24,982	24,982	24,982	1	-8,312	-8,312	1	8,582	-8,242	-8,242	-15,382	40,092	40,092	40,092	40,092	1	-3,582	96,22
I I I	-6,62	-4,42	-12,92	6,52	-3,02	11,22	11,22	11,22	11,22	11,22	11,22	11,22	11,22	11,22	1	-4,92	-4,92	1	-9,62	1,92	1,92	12,12	0,82	0,82	0,82	0,82	1	-3,72	96,22
I I I	65,9	84,3	81,9	103,5	104,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	56,4	1	77,2	77,2	1	193,4	84,2	84,2	53,3	15,7	15,7	15,7	15,7	1	178,8	96,22
I I I	-4,092	14,342	16,672	32,402	-31,552	381,972	381,972	381,972	381,972	381,972	381,972	381,972	381,972	381,972	1	8,212	8,212	1	-26,512	8,832	8,832	-80,732	-15,832	-15,832	-15,832	-15,832	1	-1,852	96,22
I I I	-7,12	-4,62	-16,82	-4,32	-4,22	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	-14,12	1	-12,22	-12,22	1	26,12	-11,92	-11,92	-33,52	-20,12	-20,12	-20,12	-20,12	1	-11,12	96,22

1978	U.E.B.L	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																
I I I TOTAL INDEX	27932,9	38,62	5983,3	7,82	23280,9	30,42	12991,8	17,02	4247,2	5,52	470,0	0,62	0,0	0,02	I	76536,1	72,32	I	4927,2	6,52	672,8	0,62	1721,7	1,62	3408,7	3,22	I	103890,1	84,32
I I I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	I	100,002	100,002	I	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	I	100,002	100,002
I I I ROUTE	11710,5	34,12	2370,1	6,92	11987,6	34,92	4920,6	14,32	3154,7	9,22	244,4	0,72	0,0	0,02	I	34387,9	68,52	I	2807,6	5,62	313,5	0,62	813,0	1,62	2198,4	4,42	I	30206,9	80,72
I E I	39,592	39,612	51,492	37,872	74,282	52,002	52,002	52,002	52,002	52,002	52,002	52,002	52,002	52,002	I	44,922	44,922	I	40,532	46,602	46,602	47,272	64,492	64,492	64,492	64,492	I	47,412	96,22
I I																													

1979	U.E.B.I.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	GRECE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																	
I TOTAL MOSES	28532,7	6309,9	8,01	23117,8	31,92	13460,7	17,32	4422,1	5,61	653,3	0,82	C,C	0,02	1	78896,5	71,82	1	6560,0	6,01	1086,6	1,01	3520,6	3,01	3985,3	3,61	1	10823,2	85,42	1	
I Z	100,001	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	100,002	1	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	100,002	1	100,002	82,12	1
I ROUTE	11614,6	32,72	2678,5	7,61	12059,1	34,01	5567,5	15,72	3179,1	9,01	367,6	1,01	0,0	0,01	1	35466,4	67,61	1	2349,9	4,92	481,6	0,92	1919,8	3,72	2664,5	5,12	1	52473,8	82,12	1
I Z	40,682	42,432	48,012	40,822	71,992	56,272	40,822	71,992	56,272	40,822	71,992	56,272	40,822	71,992	1	45,072	45,072	1	38,872	38,872	44,322	57,812	57,812	66,862	66,862	47,872	1	47,872	82,12	1
I FER	13223,8	45,42	930,7	3,21	5963,4	20,32	7930,5	27,22	986,3	3,42	175,2	0,61	0,0	0,01	1	29149,9	72,61	1	2746,9	6,81	422,0	1,11	1219,5	3,01	1232,8	3,12	1	40141,9	86,62	1
I Z	46,312	16,732	23,502	58,142	22,302	26,822	58,142	22,302	26,822	58,142	22,302	26,822	58,142	22,302	1	37,042	37,042	1	41,872	41,872	38,842	36,732	36,732	30,932	30,932	36,622	1	36,622	92,92	1
I EAU	3714,3	26,42	2700,7	19,22	7155,3	50,82	142,7	1,02	256,7	1,82	110,5	0,82	0,0	0,01	1	14080,2	82,82	1	1263,2	7,42	183,0	1,12	181,3	1,12	88,0	0,52	1	17007,5	92,92	1
I Z	13,012	42,802	28,492	1,052	5,802	16,912	1,052	5,802	16,912	1,052	5,802	16,912	1,052	5,802	1	17,892	17,892	1	19,262	19,262	16,842	5,462	2,212	2,212	2,212	15,512	1	15,512	92,92	1
I A IN: INDICE 74	141,0	113,8	116,6	132,6	84,4	152,6	132,6	84,4	152,6	132,6	84,4	152,6	132,6	84,4	1	121,7	121,7	1	97,6	97,6	121,7	444,9	106,0	106,0	126,7	1	126,7	92,92	1	
I T IN: PROG. M/N-11	-0,822	13,012	0,602	13,152	0,772	50,412	13,152	0,772	50,412	13,152	0,772	50,412	13,152	0,772	1	3,142	3,142	1	-9,192	-9,192	53,622	136,142	21,202	21,202	4,522	1	4,522	92,92	1	
I I IN: Tr. Moy/73	5,92	3,52	2,42	11,22	1,92	15,22	11,22	1,92	15,22	11,22	1,92	15,22	11,22	1,92	1	4,82	4,82	1	-1,22	-1,22	6,32	1,62	3,82	3,82	5,22	1	5,22	92,92	1	
I O IF: INDICE 74	62,3	137,6	63,9	111,2	111,6	166,1	111,2	111,6	166,1	111,2	111,6	166,1	111,2	111,6	1	74,2	74,2	1	89,8	89,8	120,4	176,5	114,5	114,5	83,2	1	83,2	92,92	1	
I I IF: PROG. M/N-11	-4,372	24,392	24,582	1,172	13,512	7,352	1,172	13,512	7,352	1,172	13,512	7,352	1,172	13,512	1	3,422	3,422	1	-9,562	-9,562	48,382	44,542	6,832	6,832	2,502	1	2,502	92,92	1	
I M IF: Tr. Moy/73	-5,52	3,42	-5,82	3,82	2,92	7,72	3,82	2,92	7,72	3,82	2,92	7,72	3,82	2,92	1	-3,02	-3,02	1	-4,42	-4,42	7,42	12,01	12,01	3,22	3,22	1	-1,62	92,92	1	
I IE: INDICE 74	71,8	108,1	101,5	125,1	84,2	70,7	125,1	84,2	70,7	125,1	84,2	70,7	125,1	84,2	1	92,1	92,1	1	207,8	207,8	94,0	192,1	59,0	59,0	97,4	1	97,4	92,92	1	
I IE: PROG. M/N-11	-8,162	-5,732	9,162	-36,602	14,802	77,082	-36,602	14,802	77,082	-36,602	14,802	77,082	-36,602	14,802	1	0,702	0,702	1	16,712	16,712	144,332	178,922	56,312	56,312	2,952	1	2,952	92,92	1	
I IE: Tr. Moy/73	-3,42	1,02	-8,32	0,22	-6,22	-6,22	0,22	-6,22	-6,22	0,22	-6,22	-6,22	0,22	-6,22	1	-5,62	-5,62	1	18,22	18,22	-6,42	-5,72	7,42	7,42	-4,22	1	-4,22	92,92	1	

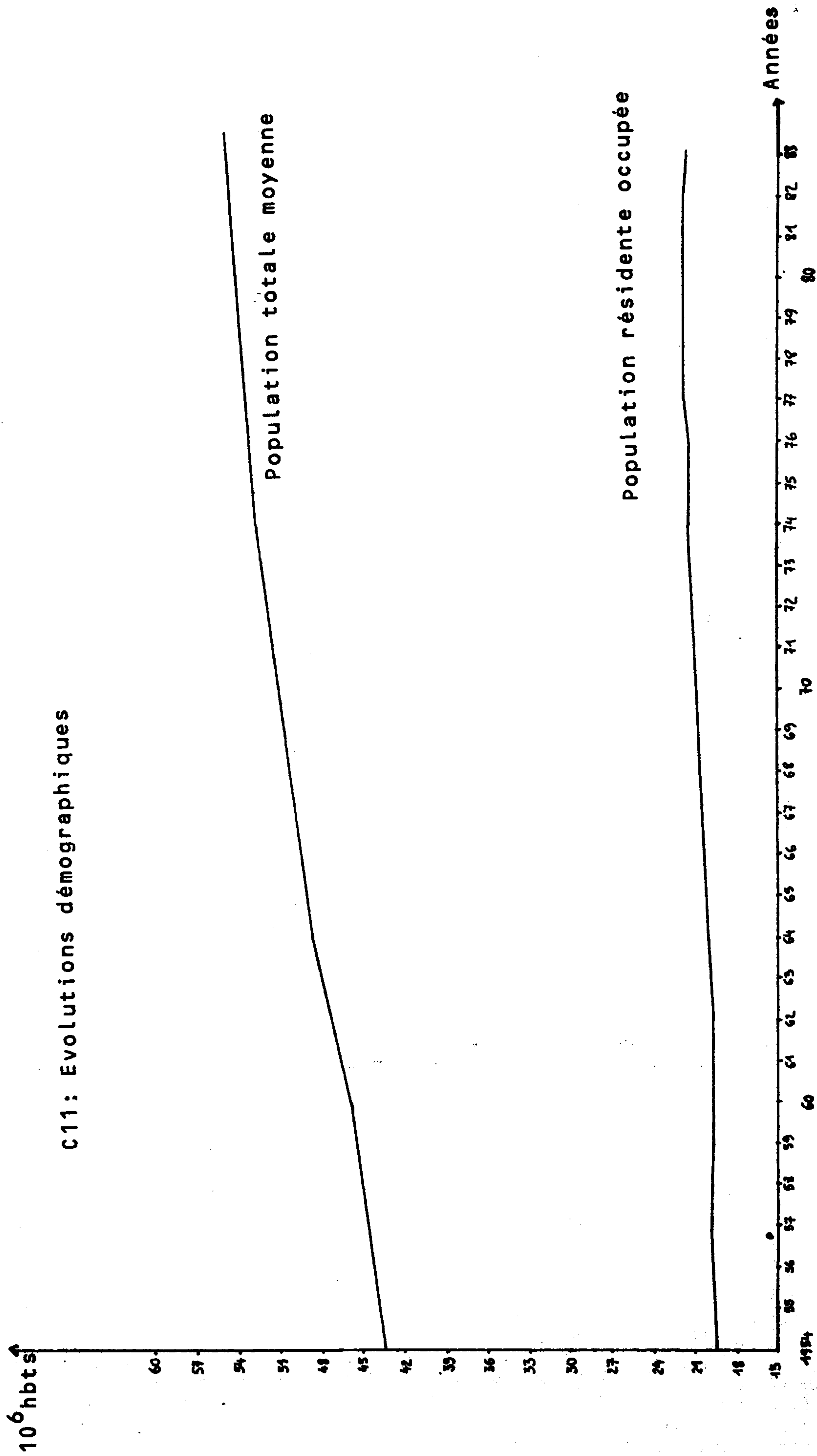
1980	U.E.B.L.	PAYS-BAS	R.F.A.	ITALIE	R.U. - IRL	DANEMARK	ESPEE	TOTAL CEE.	SUIS-AUTRI	NOR-SUE-FIN	EUROPE-EST	EUROPE-OUEST	TOTAL MONDIAL PART EUROPEENNE																		
I I I TOTAL INDEXES I	25713,0	34,32	6351,0	8,52	24491,4	32,72	14010,1	18,72	3951,4	5,32	491,6	0,72	0,0	0,02	I	75008,5	69,22	I	6356,0	5,92	889,8	0,82	4378,7	4,02	4344,5	4,02	I	108410,0	82,92		
I I I I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002	I	100,002
I I I I ROUTE I	11336,0	32,62	2666,0	7,72	11940,2	34,42	5744,1	16,52	2768,9	5,02	300,1	0,92	0,0	0,02	I	34755,3	63,42	I	2791,4	5,12	392,9	0,72	2852,6	5,22	2827,1	5,22	I	54801,2	79,62		
I I I I I	44,092	I	41,982	I	48,752	I	41,002	I	70,072	I	61,052	I	0,0	0,02	I	46,342	I	43,922	I	43,922	I	45,172	I	65,152	I	65,072	I	I	150,352	I	150,352
I I I I I FER I	11010,6	41,72	896,6	3,42	3418,8	20,52	8823,9	30,42	917,9	3,52	125,7	0,52	0,0	0,02	I	26393,5	71,52	I	2596,4	7,02	326,1	0,92	1239,2	3,42	1390,5	3,82	I	36999,0	86,62		
I I I I I I	42,822	I	14,122	I	22,132	I	57,272	I	23,232	I	25,572	I	0,0	0,02	I	35,192	I	40,852	I	40,852	I	37,492	I	28,302	I	32,012	I	I	134,042	I	134,042
I I I I I I EAU I	3366,4	24,32	2788,4	20,12	7132,4	51,52	242,1	1,72	266,6	1,92	65,8	0,52	0,0	0,02	I	13859,7	82,92	I	968,2	5,82	150,8	0,92	286,9	1,72	126,9	0,82	I	16709,8	92,12		
I I I I I I I	13,092	I	43,902	I	29,122	I	1,732	I	6,702	I	13,382	I	0,0	0,02	I	18,482	I	15,232	I	15,232	I	17,342	I	6,552	I	2,922	I	I	15,412	I	15,412
I I I I I I I I A I	137,6	I	113,2	I	115,5	I	136,8	I	73,5	I	124,6	I	0,0	0,02	I	119,3	I	106,9	I	106,9	I	99,3	I	661,1	I	112,5	I	I	132,3	I	132,3
I I																															

**ANNEXE VII :EVOLUTION DE QUELQUES INDICATEURS MACROECONOMIQUES
DE 1954 à 1983.**

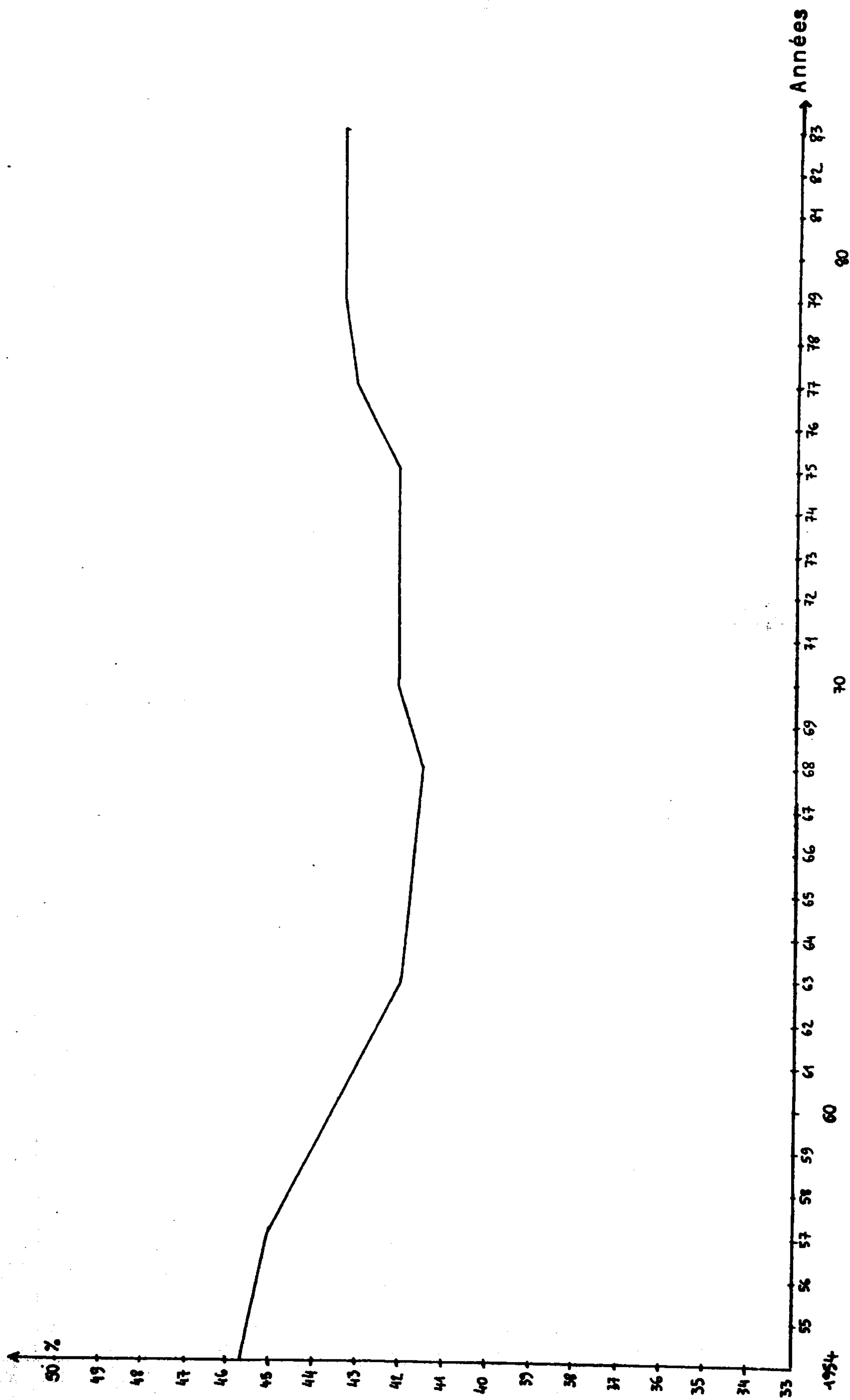
Sources: INSEE Séries Longues

**Rapport sur les comptes
de la Nation**

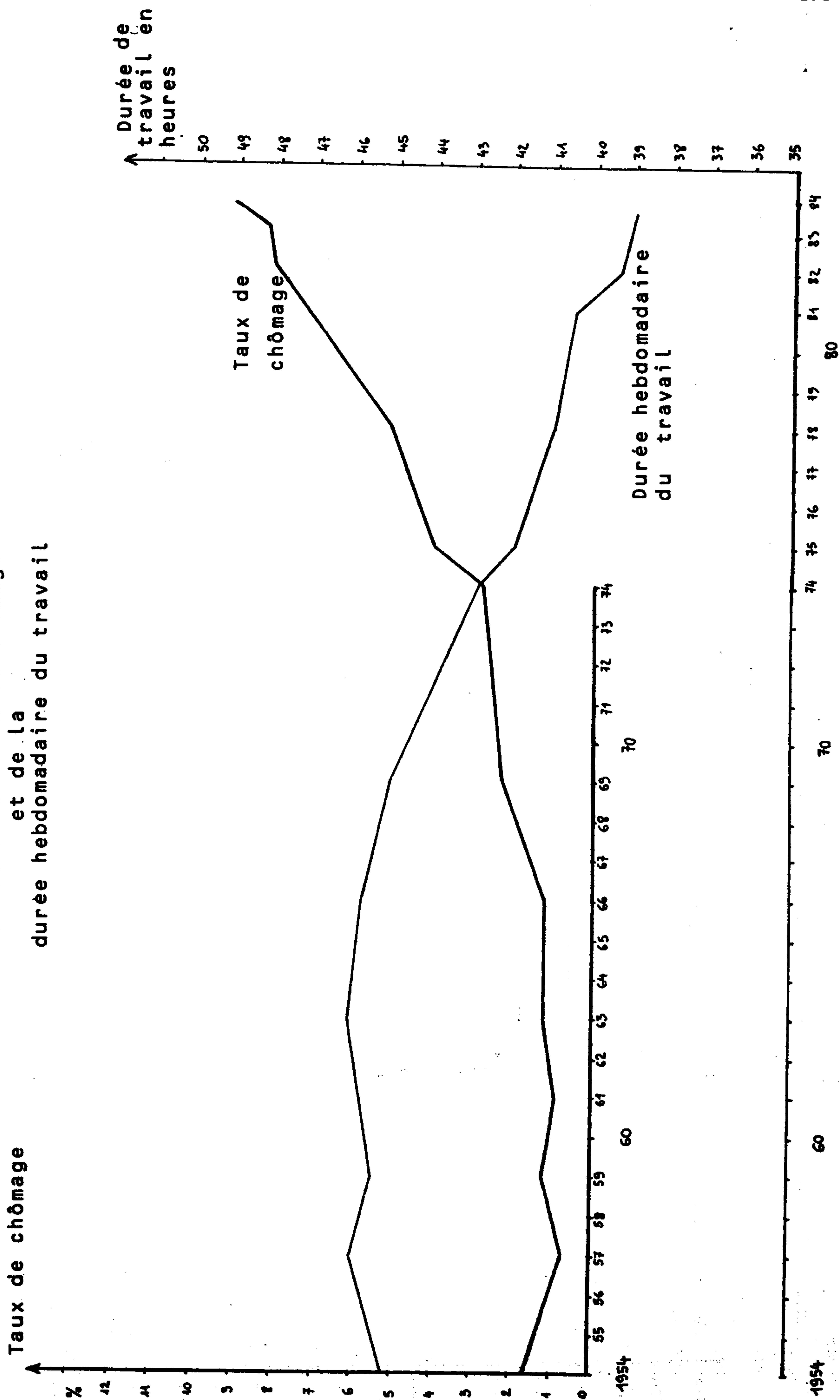
COURBES 1 : LES FACTEURS DE PRODUCTION



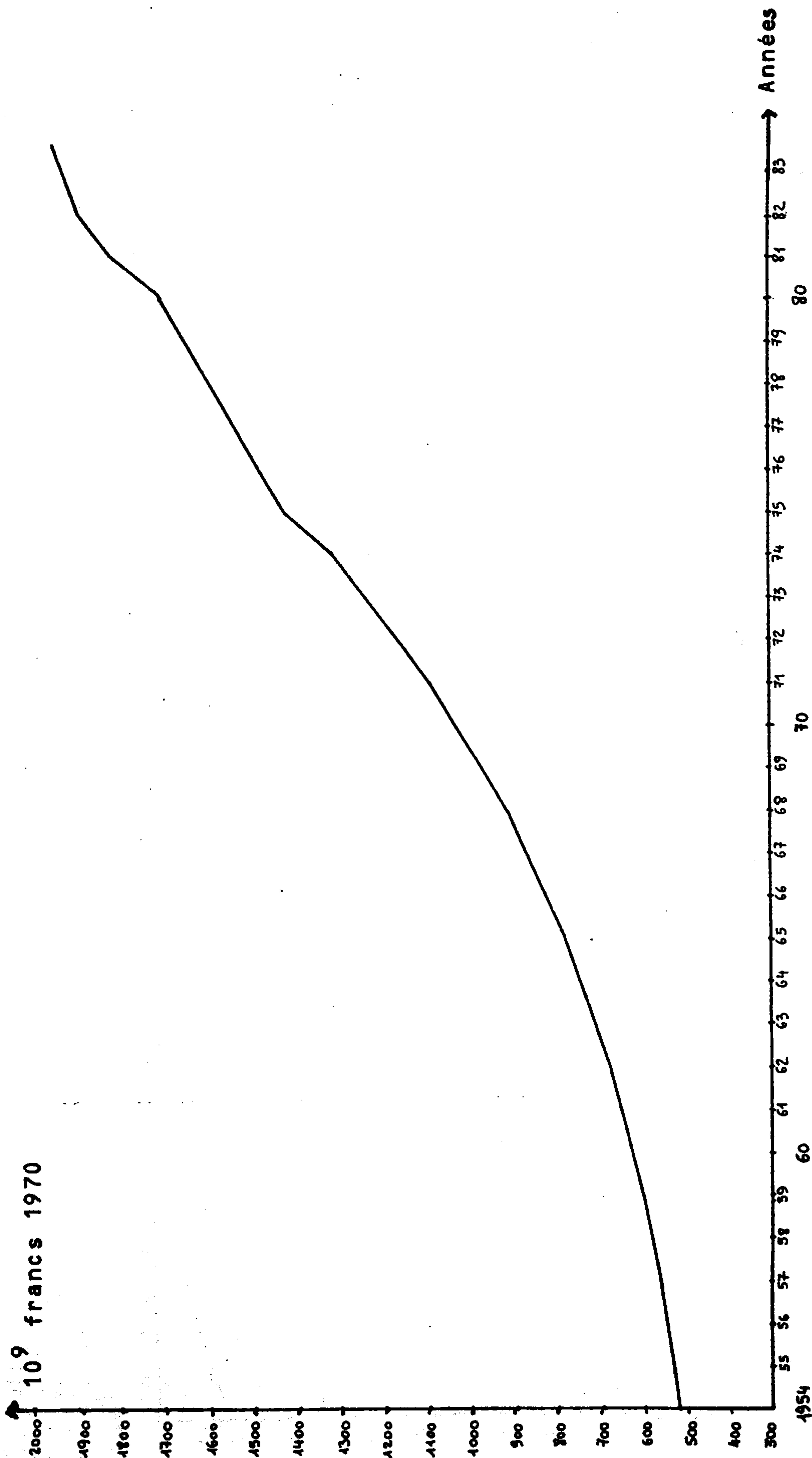
C12: Evolution de la part de la population active



C13: Evolution du taux de chômage
et de la
durée hebdomadaire du travail

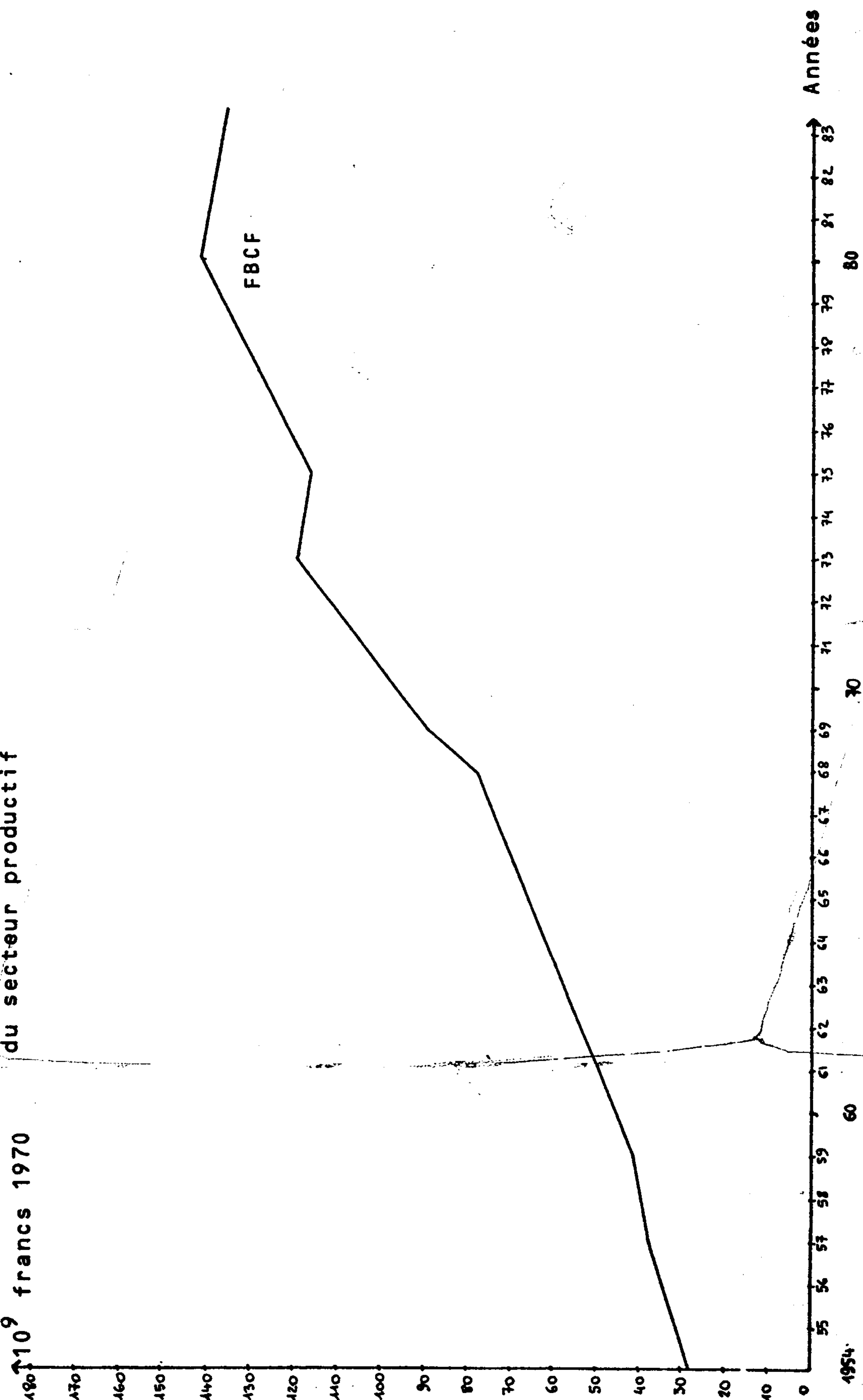


C14 : Evolution du capital fixe productif brut



C15: Evolution de la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)
du secteur productif

10⁹ francs 1970



COURBE 20 : EQUILIBRE GENERAL

C20: EQUILIBRE GENERAL

(1) Consommation Finale Totale + FBCF
+ Variation des Stocks

(2) Produit Intérieur Brut (PIB) Total

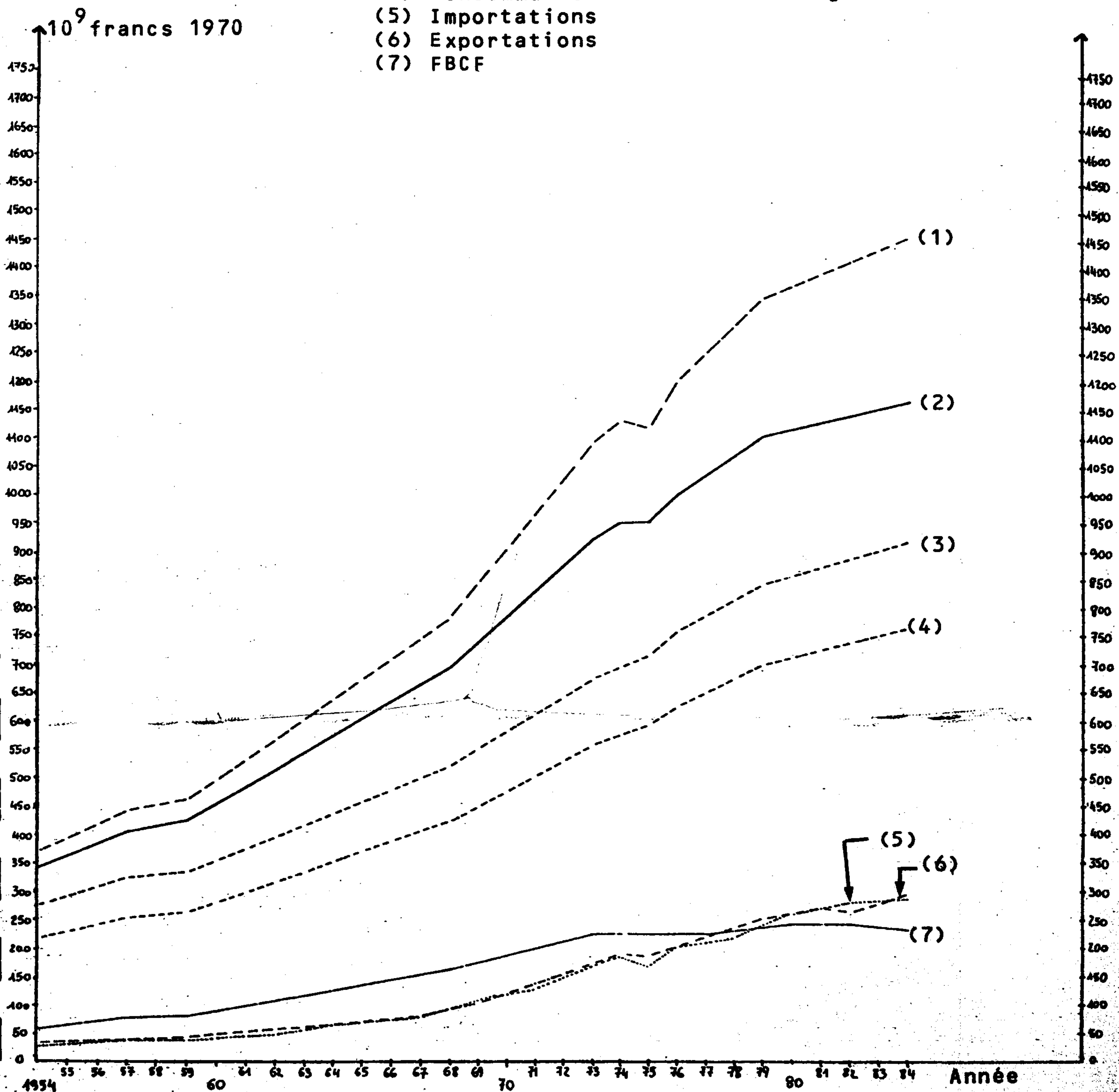
(3) Consommation Finale Totale

(4) Consommation Finale des Ménages

(5) Importations

(6) Exportations

(7) FBCF



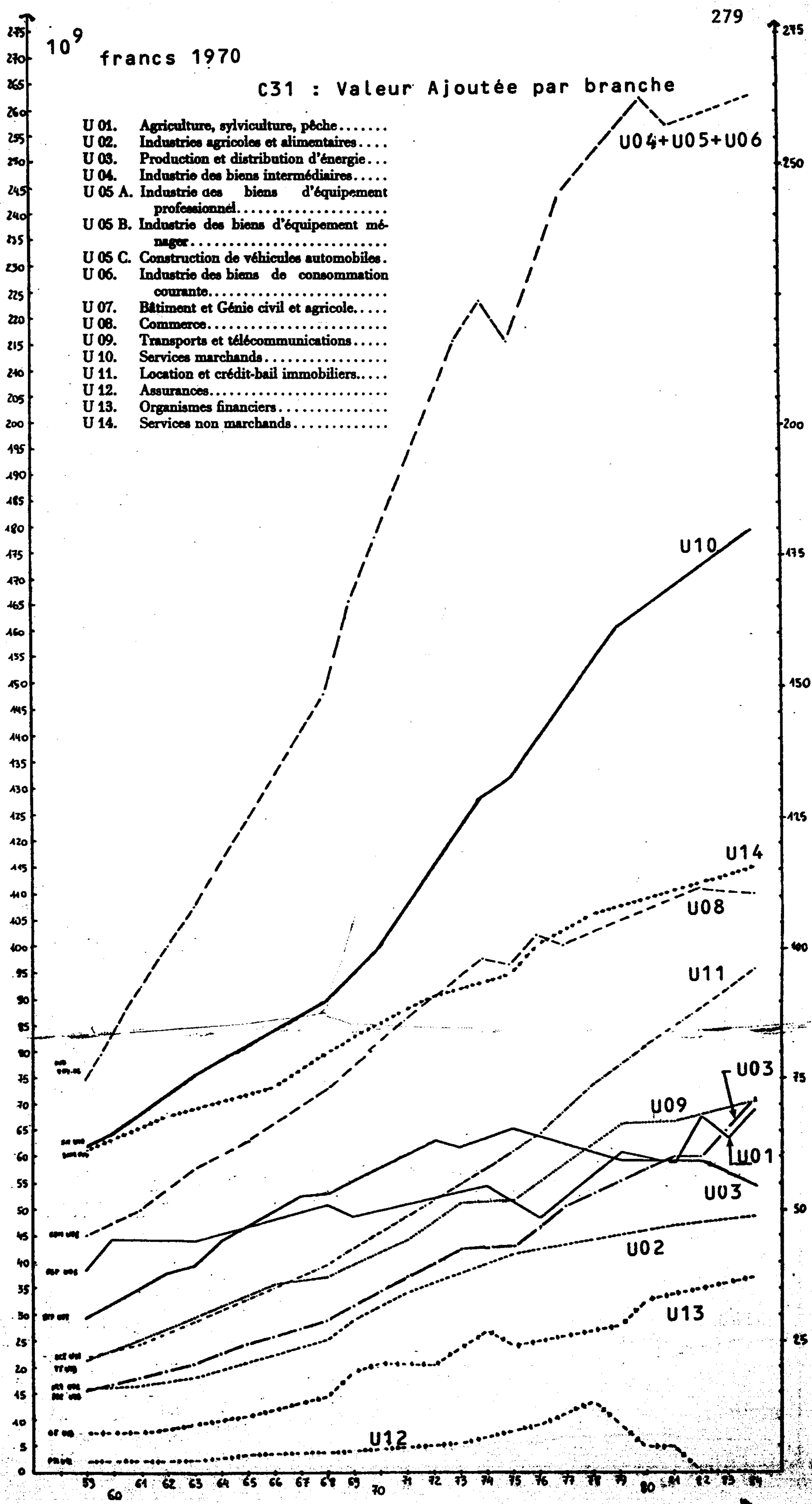
COURBES 30 : EVOLUTIONS PAR BRANCHES D'ACTIVITE

10⁹

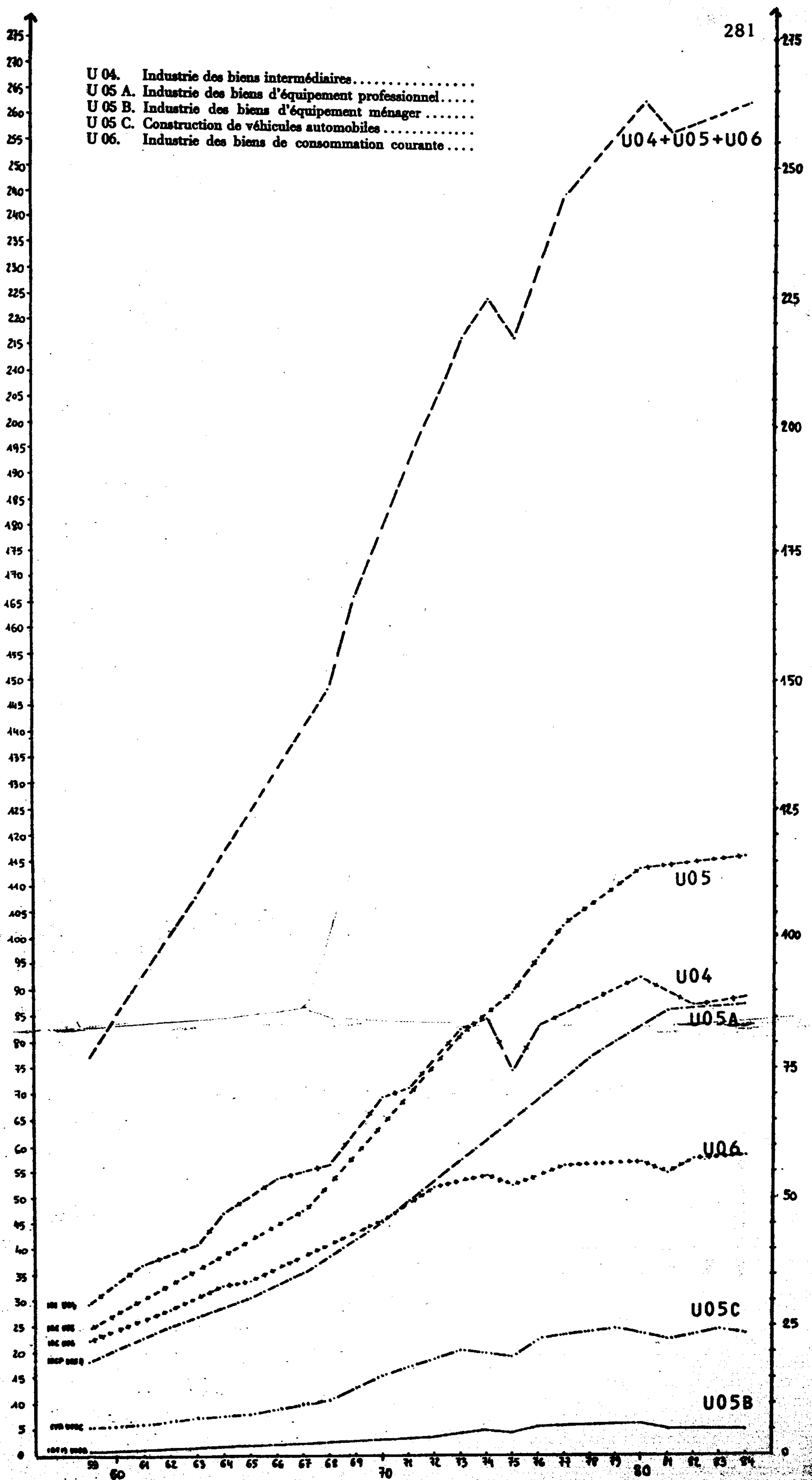
francs 1970

C31 : Valeur Ajoutée par branche

- U 01. Agriculture, sylviculture, pêche.....
- U 02. Industries agricoles et alimentaires.....
- U 03. Production et distribution d'énergie....
- U 04. Industrie des biens intermédiaires.....
- U 05 A. Industrie des biens d'équipement
professionnel.....
- U 05 B. Industrie des biens d'équipement mé-
nager.....
- U 05 C. Construction de véhicules automobiles.
- U 06. Industrie des biens de consommation
courante.....
- U 07. Bâtiment et Génie civil et agricole.....
- U 08. Commerce.....
- U 09. Transports et télécommunications.....
- U 10. Services marchands.....
- U 11. Location et crédit-bail immobiliers.....
- U 12. Assurances.....
- U 13. Organismes financiers.....
- U 14. Services non marchands.....

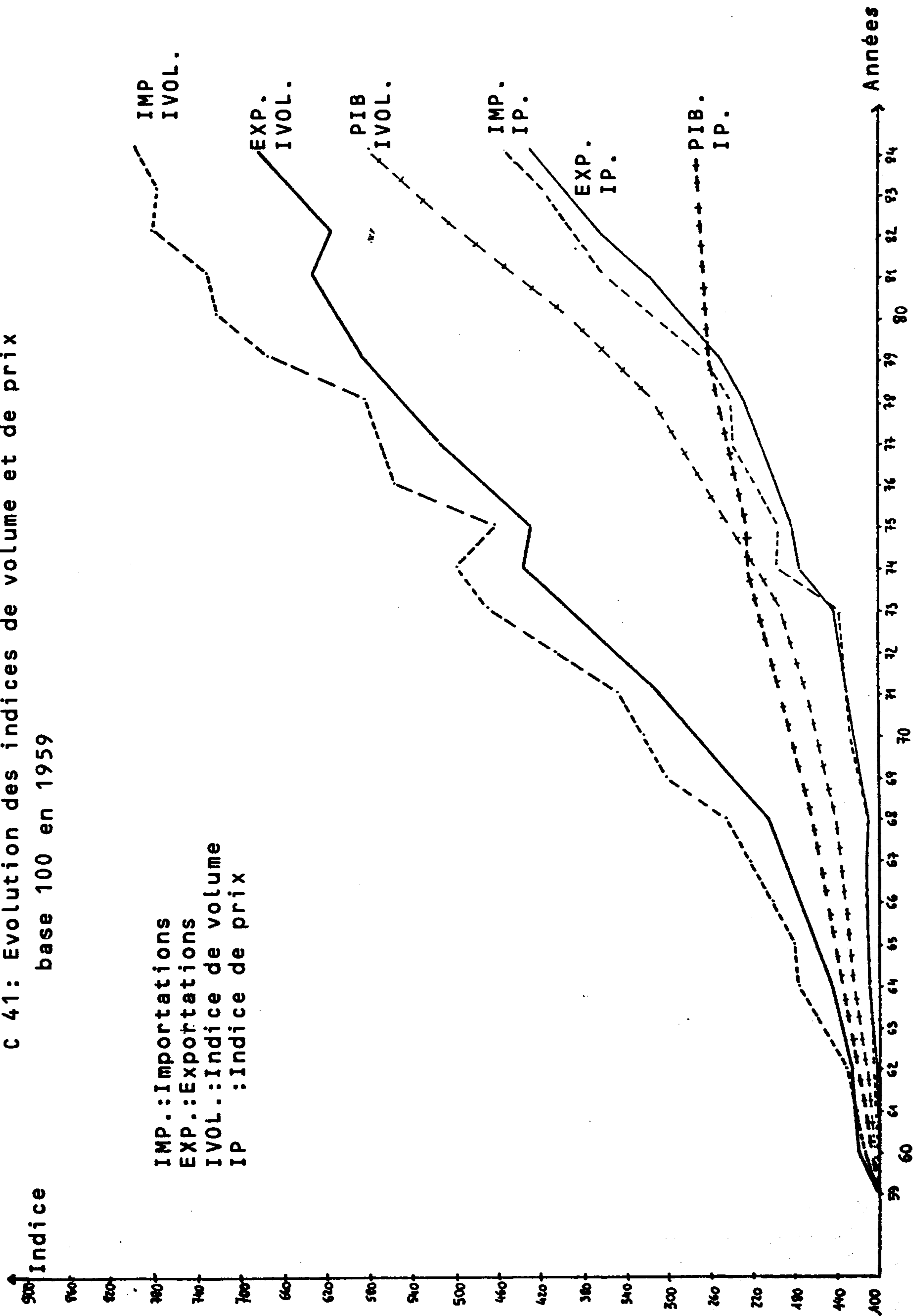


**C32 : EVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTEE
PAR BRANCHE INDUSTRIELLE**

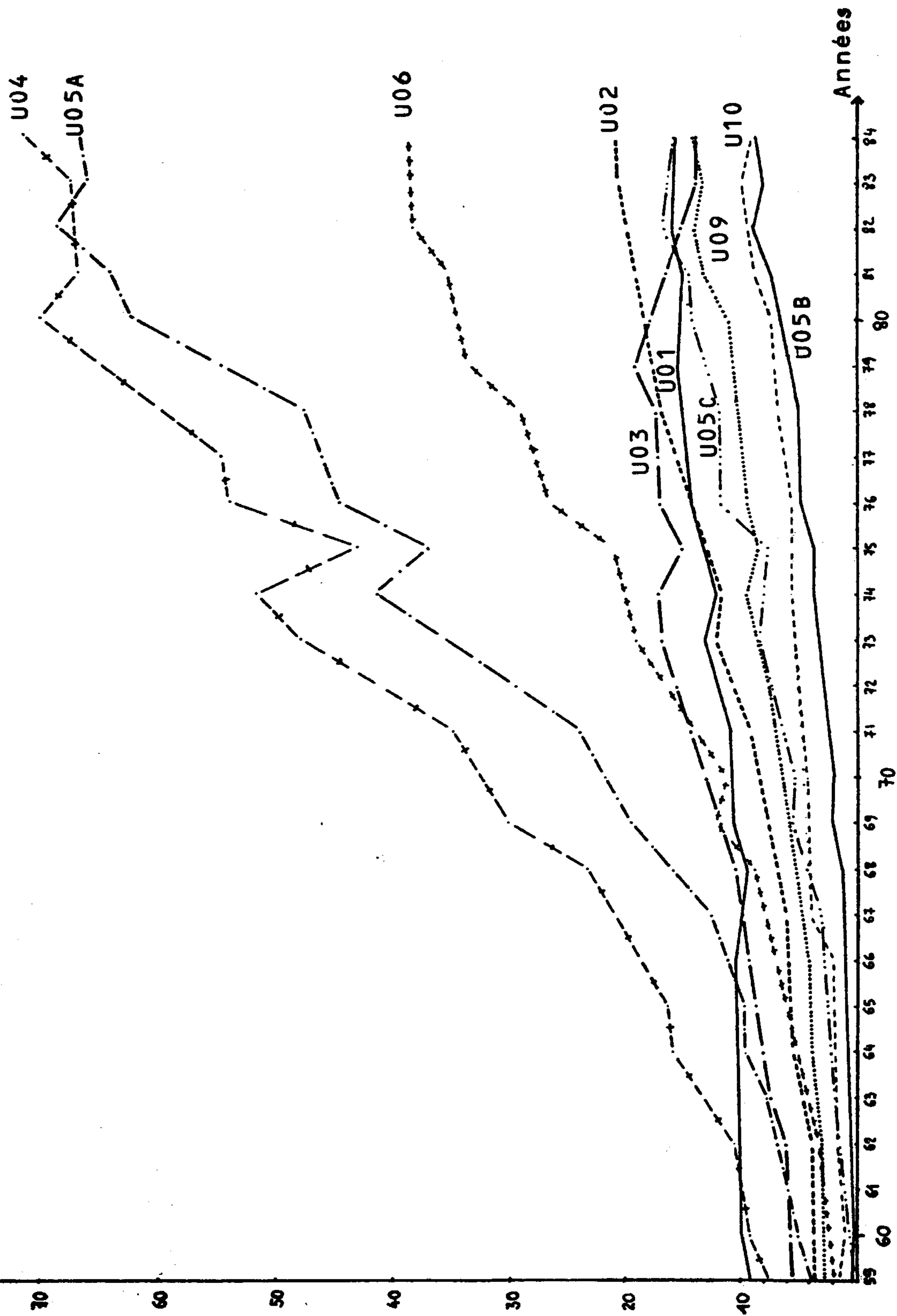


COURBES 40 : ECHANGES EXTERIEURS

C 41: Evolution des indices de volume et de prix
base 100 en 1959



C42: Evolution des importations par branche



COURBES 50 ; PRIX ET SALAIRES

